Cena 60 gr

SKRZYDŁA I MOTOR

Nr 41 (329) 12 PAŹDZIERNIKA 1952 ROK VII



Oficer pilot Mateusz Laskowski, przodujący instruktor omawia przed startem zadanie lotu przodownikiem wyszkolenia podchorążym Wacławem Świątnickim.

Foto: WAF

DZIEŃ WOJSKA POLSKIEGO



Prezydent Bolesław Bierut na promocji oficerów Wojska Polskiego.

12 października br. cały nasz naród obchodzi Dzień Wojska Polskiego. Wielkie to i doniosłe święto dla każdego z nas. Wojsko Polskie stoi bowiem na straży tego, co właśnie dla każdego z nas jest najcenniejsze i najdroższe: na straży niepodległości naszej Ojczyzny. Dlatego musimy być silni. Musimy mieć nie tylko nowoczesne samoloty i czołgi, ale przede wszystkim potężny przemysł i wydajne rolnictwo. One to decydują i o sile naszej armii i o bezpieczeństwie naszego kraju, rosnącego w siłę przemysłową, rozbudowującego się wzdłuż i wszerz.

Dlatego Dzień Wojska Polskiego jest świętem całego narodu.

*

Piękny i dumny jest rodowód naszego Ludowego Wojska. Powstało ono w trudnych latach wojny z faszystowską zarazą jako wierny pomocnik Armii Radzieckiej. Ci, którzy go organizowali i ci, którzy go uzbrajali znali dobrze faszystowskiego wroga. Ludzie radzieccy znali go z lat wojny domowej. Komuniści polscy — z krwawych rządów sanacji, z organizowanych na hitlerowski wzór więzień i obozów koncentracyjnych. Faszyzm wszędzie ma twarz jednakową, niezależnie od języka, jakim mówią jego najemni żołdacy, niezależnie od tego, co łżą stojący na czele faszystowskich rządów mężowie stanu. Dlatego wróg był wspólny, a sprawa zniszczenia go — sprawą wspólną, od której zawisło wszystko.

Nie szczędzili krwi polscy komuniści w latach walk z caratem, jaśniepanem i okupantem. Nie szczędzili jej również na cichych polach Białorusi i zaśnieżonych stepach środkowej Rosji, gdzie stanęli znowu oko w oko ze śmiertelnym wrogiem Polski. Tym razem jednak nie byli już słabo uzbrojeni i zdradzeni przez dowództwo. Przeciwnie, Kraj Rad wyposażył ich w najnowocześniejszy sprzęt bojowy, a dowództwo sprawowali ludzie wyrośli z ludu i jego tylko interesom służący.

Pod wodzą najwierniejszych synów polskiej klasy robotniczej walczyli wszyscy, którzy chcieli uwolnienia kraju spod jarzma hitlerowskiego okupanta. Nie było niczego, czego nie poświęciliby polscy kościuszkowcy dla sprawy zwycięstwa. Iluż z nich nie dotarło nigdy do tej Polski, o której marzyli w okopach, rozmawiali na wykładach politycznych! Iluż dotarło do niej ze zrujnowanym zdrowiem! A jednak walczyli, szli naprzód, owładnięci niepowstrzymaną wolą zwycięstwa i i zdruzgotania faszystowskiej bestii. Przykład radzieckich braci porywał i mobilizował, bliskość ojczyzny dodawała skrzydeł i zapału.

Niełatwe to były dni. Ale warto było walczyć o wolną ojczyznę, która stała się teraz prawdziwą matką dla wszystkich swoich pracujących obywateli. Jeszcze na zachodzie grzmiały katiusze i rozlegał się łoskot dział, a już dzielono obszarniczą ziemię, zwalczano grasujące bandy, rozminowywano pola. Jeszcze dogorywał faszyzm w swych leżach, a w szkołach lotniczych już szkolono pierwszych oficerów lotnictwa. Zaczynał się nowy, wspaniały rozdział w dziejach narodu polskiego, który na zawsze zostanie w naszej pamięci jako okres wielkich rzeczy i wielkich ludzi.

Wracali do domów żołnierze z frontu. Jedni szli z miejsca do fabryk i hut, inni osiedlali się na Ziemiach Odzyskanych. Ojczyzna potrzebowała potu i wysiłku, tak, jak dotąd potrzebowała serdecznej krwi swoich żołnierzy.

Ale potrzebowała również i czujnej, zbrojnej opieki. Oto następcy Hitlera znowu zaczęli szczekać o marszu na wschód. Amerykański minister Byrnes już w roku 1946 wrzeszczał o tym, że Stany Zjednoczone nie uznają naszej zachodniej granicy. Nikt oczywiście nie przejmował się u nas ni-

Dzięki wyzwoleniu naszego kraju przez Armię Radziecką i walczące u jej boku Wojsko Polskie — klasa robotnicza pod przewodem Polskiej Partii Robotniczej, w sojuszu z masami chłopów pracujących, wzięła władzę w ręce i przezwyciężając wiekowe zacofanie kraju, podjęła wielkie dzieło budowy socjalizmu w Polsce.

(Z Programu Wyborczego Frontu Narodowego).

gdy mowami imperialistycznych ministrów, nikt bowiem nie słyszał, aby słońce zatrzymało swój



Minister Obrony Narodowej, Marszałek Polski Konstanty Rokossowski, wśród przodowników wyszkolenia bojowego i politycznego.

bieg na skutek wycia hien. Ale w ślad za mowami szło uzbrajanie niedobitków hitlerowskich, szły awantury i niekończące się pogróżki pod adresem Związku Radzieckiego i krajów demokracji ludowej. W klubach milionerskich aż zachłystują się ze wściekłości na wieść o tym, że budujemy, że jest u nas coraz lepiej, że zwycięsko przełamujemy trudności. Och, jakże chciano nas zniszczyć już wtedy! Ta chęć nie osłabła dziś ani trochę — przeciwnie, wzmogła się jeszcze.

Ale tym zapędom stała i stoi na przeszkodzie rosnąca stale moc naszego kraju. Najgłupszy nawet żołdak imperialistyczny rozumie, że w razie napaści potrafimy wraz z Armią Radziecką i bratnimi armiami demokracji ludowych odeprzeć ją.

Spokojnie pracują robotnicy w naszych nowopowstałych kombinatach, profesorowie w laboratoriach, rolnicy na polach spółdzielczych. Spokojnie uczą się dzieci w szkołach i studenci na politechnikach. Spokojnie śpią matki w nowych, wygodnych mieszkaniach na osiedlach robotniczych.

Wiedzą, że nad ich spokojem czuwa pilot, strzegący naszego nieba, WOP-ista, strzegący granic przed dywersantami, piechur, zawsze czujny i gotowy do walki.

W szeregach naszego Ludowego Wojska mamy dziś wspaniałych ludzi — synów robociarskich i biedniackich, partyzantów Armii Ludowej, tych wszystkich, dla których sprawa obrony robotniczo-chłopskiej Ojczyzny była sprawą pierwszorzędną. Ci ludzie, bezgranicznie oddani i pełni poświęcenia dla Ojczyzny — oto siła naszego wojska, zbrojnego ramienia władzy ludowej.

Wiele zmieniło się w Ludowym Wojsku od owego pamiętnego, pochmurnego ranka 12 października 1943 roku, kiedy to pod białoruską wioską Lenino ruszyły do generalnego szturmu pierwsze oddziały ludzi z orzełkiem na czapkach. Zmieniło się doskonałe wyposażenie w sprzęt bojowy, zmienili się ludzie.

Ale duch jest ten sam — duch śmiertelnej nienawiści do wrogów pokoju, do faszystów każdej maści, gdziekolwiekby się nie kryli. Duch najgłębszej i najszczerszej miłości do mas ludowych naszego kraju, dumy z ogromnych osiągnięć jakie mamy już poza sobą i twórczej radości w stosunku do zadań, jakie jeszcze przed nami stoją. Młodzi żołnierze z okrytych chwałą dywizji wiedzą dziś dobrze, gdzie jest wróg, tak samo, jak wiedzieli ci, którzy walczyli pod Lenino. Jeden jest wróg — imperializm i faszyzm i jeden jest cel — szczęście ludzkości i pokój między narodami.

Nie zapominają oni o tym, że faszyści chcą napaść na nasz kraj i na bratnie, wolne narody. Dlatego ze wszystkich sił, z całym zapałem młodych serc i zetempowską bojowością żołnierze opanowują tajniki współczesnej techniki bojowej. Dlatego podnoszą stale i uporczywie poziom swego wyszkolenia bojowego i politycznego. Pod czujną troską i opieką Partii i jej bojowego pomocnika — Związku Młodzieży Polskiej — patrona naszego lotnictwa wojskowego, obrońcy naszych granic uczą się coraz lepiej i coraz szybciej opanowywać trudną sztukę walki współczesnej. Walki — która nigdy nie będzie toczyć się o co innego, niż o wolność i niepodległość naszego kraju, gdyby targnęli się na nią imperialiści.

Rozwijają nasi żołnierze wielką przyjaźń, braterstwo krwi ze stalinowskimi żołnierzami i sokołami. Przyjaźń wielką i niezłomną.

Umacniają serdeczną więź z masami pracującymi krajów obozu pokoju i postępowymi siłami w krajach ciemiężonych jeszcze przez kapitał.

Uczą się płomiennej nienawiści do wrogów pokoju i wszystkich ich sługusów.

Uczą się równie płomiennej miłości własnej Ojczyzny.

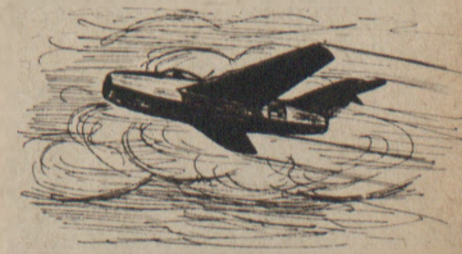
To są źródła siły Ludowego Wojska Polskiego.

*

Pod kierownictwem Marszałka Rokossowskiego — słynnego zwycięzcy spod Stalingradu, Pragi i Kurska, człowieka, który wiele już krwi napsuł faszystom — nasze Ludowe Wojsko rośnie w siłę i moc. Pod troskliwą opieką naszej Partii i jej wielkiego przewodnika — Prezydenta Bieruta kraj nasz staje się coraz poważniejszym ogniwem w światowym froncie pokoju, staje się przodującym państwem demokracji ludowej.

Niezwyciężona jest nasza sprawa. Niezwyciężona jest Armia Radziecka i uczące się na jej wzorach armie państw ludowo-demokratycznych.

Jak wszystko, czemu przewodzi Stalin!



LOTNICY OSZCZĘDZAJĄ PALIWO

...Na plac zajechały udekorowane hasłami samochody ciężarowe. Na jednym z nich widnieje napis: „W szlachetnej rywalizacji o zdobycie sztandaru przechodniego ZG ZMP wzywamy wszystkie oddziały Ludowego Lotnictwa do walki o oszczędność paliwa".

Po chwili samochody wraz ze znajdującymi się na nich żołnierzami odjechały na lotnisko. Mechanicy szybko



Przodujący mechanik, ZMP-owiec kpr. Osmalak — zaoszczędził w ciągu dwóch miesięcy ponad tonę paliwa.

znaleźli się przy swych samolotach, a piloci omawiali oczekujący ich dzień lotny.

Przy jednej z maszyn pracuje kpr. Osmalak — przodujący mechanik lotniczy. Pomimo tego, że dopiero niedawno ukończył szkołę lotniczą, już samodzielnie obsługuje samolot, a w przeciągu ostatnich dwóch miesięcy zaoszczędził ponad 1 000 kg paliwa.

Z uwagą słucha on wskazówek st. technika, oficera Ślusarczyka, ZMP-owca odznaczonego na Zlocie za wzorową służbę Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Wszystkich mechaników opanowało jedno dążenie: dzisiejsze loty na zaoszczędzonym paliwie muszą przynieść nowe oszczędności paliwa. Samoloty muszą być do tego wzorowo przygotowane.

Starszy technik pododdziału, oficer Ślusarczyk, odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi



Posłuchajmy, o czym mówią w tym czasie piloci. Ich zadanie jest bardziej skomplikowane. Oto oprócz oszczędności paliwa muszą oni w dniu dzisiejszym wykonać zadania nad poligonem — na celująco.

Z uwagą słucha wskazówek przełożonego młody, przodujący pilot, oficer Biarda. Wie bowiem, że rady doświadczonego pilota pomogą mu w uzyska-



Oficer pilot Walawski, wychowawca wielu przodujących pilotów.



Wzorowy pilot, ZMP-owiec oficer Biarda.



Oficer pilot Bryll, mistrz w oszczędzaniu paliwa. Ostatnio zaoszczędził go ponad tonę.

niu dobrych wyników w czasie wykonywania zadania.

...Loty rozpoczęte. Śmigłe samoloty startują kluczem na wykonanie zadania.

Jednym z nich dowodzi oficer-pilot Pacek. Samoloty pokołowały po pasie



Technicy pododdziału — od lewej, oficerowie Ślusarczyk i Flont.

startowym i nabierając z każdym metrem szybkości po pewnym czasie „rozstały" się z ziemią. Po mistrzowsku wykonany skręt i samoloty znajdują się już nad poligonem. Teraz pojedyńczo podchodzą do atakowania celu.

Pierwszy idzie do ataku samolot oficera Packa. Kierowana wprawną ręką pilota maszyna posłusznie poszła w dół. Cel jest tuż, tuż... Jeszcze sekunda... i z miejsca, gdzie znajdował się cel, wzbiły się ku górze tumany piasku.

Z kolei i pozostałe samoloty zaczęły wykonywać zadanie również z bardzo dobrym wynikiem.

Dzień lotny na zaoszczędzonym paliwie był radosnym przeżyciem dla całego składu osobowego jednostki. Oprócz bowiem nowych oszczędności paliwa — wszystkie załogi wzorowo wykonały zadanie lotnicze.

JEDEN Z WIELU

ZMP-owiec Guła zgłosił się do Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych ochotniczo. Od najmłodszych lat „ciągnęło" go do lotnictwa. Przed młodym entuzjastą nic nie stało na przeszkodzie, aby zrealizować swe dążenia.

Pierwszy okres pobytu w szkole pchor. Guła pamięta jako najtrudniejszy. Nauki było co niemiara. To trzeba „podkuć" teorię lotu, to znów opanować trudne zagadnienia z konstrukcji silnika i eksploatacji samolotu.

Guła uczył się wiele. Jest przecież ZMP-owcem i musi świecić przykładem dla innych.

Uporczywą pracą nad sobą, dzięki skutecznej pomocy instruktorów i przodujących uczniów pchor. Guła zdał pomyślnie końcowe egzaminy teoretyczne i pilotuje obecnie samodzielnie nowoczesne samoloty bojowe.

A. SPYTEK

Podchorąży Guła



W PRACY, NAUCE I W WALCE — JAK CHROMY

W chwili, gdy oficer Pietrzak wszedł na małą, ale gustownie urządzoną mównicę, cicho się zrobiło na sali. Taką skupioną ciszę można tylko porównać do odprawy przed lotem bojowym, gdy prowadzi ją ukochany dowódca. Po zgłoszeniu kandydatury prezydenta Bolesława Bieruta i marszałka Konstantego Rokossowskiego oczekujemy teraz ze wzruszeniem na dalsze, bliskie naszemu lotniczemu sercu.

Pietrzak mówi spokojnie, pewnie — „...znamy go, jako naszego nauczyciela i wychowawcę, który w okresie powojennym nie szczędził trudów, aby nam przekazać swoje bogate doświadczenia z okresu wojny. Znamy doskonale podpułkownika Edwarda Chromego, słyszeliśmy o jego ofiarnej walce z hitlerowskim okupantem. Wiemy, że to on u boku niezwyciężonych sokołów stalinowskich był jednym z tych, którzy walczyli o wyzwolenie naszego kraju...

Podpułkownik Chromy, wierny syn Polski Ludowej, zasłużył sobie w całej pełni, ażeby być w Sejmie godnym przedstawicielem naszej jednostki lotniczej...".

Historyczna była to chwila w jednostce. Wszyscy cieszyli się chyba naprawdę jak dzieci. Była to radość, że dzisiaj w Polsce Ludowej żołnierz stał się pełnoprawnym obywatelem, że dzisiaj wojsko nie tworzy osobnej grupy ludności, pozbawionej praw wyborczych.

*

Podpułkownik Edward Chromy. Tak nazywa się nasz kandydat na posła do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Często jeszcze niektórzy wyobrażają sobie, że człowiek, który otrzymuje tak wysoki stopień wojskowy musi być bardzo urzędowy i nieprzystępny. Nasz dowódca nigdy takim nie jest i wiem na pewno, że nie był. Mogę szczerze powiedzieć, że jest on naszym starszym kolegą, doskonałym nauczycielem, wymagającym dyscypliny i stałej gotowości bojowej — dowódcą. Nie może być innym. Sam był robociarzem i ojciec jego nie zasiadał w klubowych czy pałacowych fotelach.

Edward Chromy urodził się w roku 1922 jako syn ślusarza pracującego w pińskim porcie na Polesiu. Od najmłodszych lat swojego ciężkiego życia interesował się żywo modelarstwem lotniczym i prawie wszystkimi dostępnymi dlań dziedzinami sportu. Jedynym sportem, który mógł wówczas, w czasach ucisku klasy robotniczej uprawiać, była piłka nożna. Zręczny i pracowity, zawsze na pierwszym miejscu, wkrótce osiągał poważne sukcesy w modelarstwie.

Ciężka sytuacja materialna rodziców i „nieszczęsne" biedackie pochodzenie nie otwierają Chromemu drogi do lotnictwa, bodaj sportowego. W roku 1938 idzie do pracy w porcie pińskim, idzie śladami ojca jako mechanik. Niewielki, bo wynoszący 15 złotych zarobek miesięczny jedynaka jest poważną podporą dla rodziny, odnajmującej pokój w ruderze biednego poleskiego Żyda.

Wybucha wojna. Chromy, jak i wielu jemu podobnych znajduje się na terenie Związku Radzieckiego. Pracuje w wielu miejscowościach. Poznaje ludzi Kraju Rad. Uczy się i pracuje. Jest jak zwykle uczynny i umie zaskarbić sobie szacunek i przyjaźń ludzi. Na dłużej zatrzymuje się u kowala, gdzie dokonuje cudów zręczności wzbudzając podziw całej wsi.

Na wieść o rozpoczęciu organizowania I Armii Wojska Polskiego Chromy wyrusza za głosem patriotycznego obowiązku, odprowadzany przez 20 kilometrów do najbliższej stacji kolejowej przez przyjaciół radzieckich.

Po tym wypadki potoczyły się bardzo szybko, tak szybko, że o minionym można było myśleć jedynie w kabinie szkolnego UT-2. Inaczej nie sposób, już czasu brakowało. A tu tyle zagadnień i teoretycznych i praktycznych. Trzeba przecież wiele nowych rzeczy sobie przyswoić, nadrobić braki w ogólnym wykształceniu, ba, przegonić najlepszych. Pierwsze loty idą ciężko, lądowania tylko dlatego nie powodują rozbicia maszyny, że podwozie UT-2 jest bardzo wytrzymałe. Powoli, dzięki troskliwej opiece radzieckich instruktorów Chromy lata coraz pewniej, coraz lepiej, wybijając się na czoło uczniów w historycznym Grigoriewskoje.

Później przyszły loty na szybkich i zwinnych Jakach. Po raz pierwszy w dniu 22 sierpnia 1944 roku Chromy startuje do lotu bojowego na oblot frontu. Chromy staje się myśliwcem.

Ciężka jest droga od Grigoriewskoje przez Warszawę do Berlina. Ponad 66 lotów bojowych i 6 walk powietrznych zanotowano w książce lotów Edwarda Chromego. Krzyż Grunwaldu, Krzyż Walecznych, Order Czerwonej Gwiazdy — to wysokie odznaczenia bojowe za walkę z faszyzmem.

W styczniu 1945 roku, po wyzwoleniu Warszawy Chromy razem z innymi pilotami pułku „Warszawa" osłania z powietrza defiladę wojsk lądowych, którą przyjmuje Przewodniczący Krajowej Rady Narodowej, Bolesław Bierut.



Podpułkownik Edward Chromy

W dni pokoju pracuje usilnie nad wychowaniem młodych pilotów, skrzydlatych obrońców naszej kochanej Ojczyzny.

Za wzorową służbę wkrótce otrzymuje wyższy stopień wojskowy. Jednostka dowodzona przez Edwarda Chromego wielokrotnie otrzymuje pochwały od dowództwa za sprawność bojową.

Uczyć się jak Chromy, pracować jak Chromy i walczyć jak Chromy, jest hasłem bojowym wszystkich pilotów naszego ludowego lotnictwa.

Lotnicy wojskowi dumni są, że jednym z kandydatów na posła do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej jest znakomity pilot, jeden z uczestników walk z hitlerowską Luftwaffe, nauczyciel i wychowawca młodego pokolenia polskich pilotów.

PAWEŁ ELSZTEIN



DROGA ROZWOJU I ROZKWITU KRAJU RAD

Wspaniale rozwija się radzieckie lotnictwo komunikacyjne. Z każdym miesiącem zwiększa się ilość samolotów i portów lotniczych, sieć linii, unowocześniane są urządzenia nawigacyjne. Samolot stał się w Związku Radzieckim jednym z najpopularniejszych środków komunikacyjnych, dostępnym ze względu na niskie ceny biletów dla każdego obywatela radzieckiego.

Aby jednak lotnictwo komunikacyjne mogło się rozwijać tak wspaniale, potrzeba mu potężnej i zasobnej bazy przemysłowej, potrzeba setek tysięcy ton metali lekkich i stali szlachetnych, urządzeń elektrycznych, obrabiarek i przyrządów precyzyjnych. To wszystko lotnictwo radzieckie ma zapewnione dzięki genialnym planom stalinowskim.

Dyrektywy XIX Zjazdu Wszechzwiązkowej Komunistycznej Partii (bolszewików) przewidują:

„Znacznie zwiększyć park samolotów transportowych, a także sieć linii powietrznych i portów lotniczych, zaopatrzyć je w urządzenia umożliwiające nawigację i regularne kursowanie w każdych warunkach meteorologicznych".

A jednocześnie dyrektywy XIX Zjazdu przewidują w przeciągu najbliższego planu pięcioletniego wzrost produkcji stali o 62%, nafty — o 43%, urządzeń mechanicznych — o 85%, ciężkich obrabiarek — o 260%. W ten sposób lotnictwo radzieckie otrzyma jeszcze potężniejszą bazę przemysłową, która pozwoli przemysłowi radzieckiemu produkować coraz więcej i coraz lepszych samolotów, silników i osprzętu.



Pięciolatki radzieckie to dźwignia rozwoju radzieckiego lotnictwa. Oto, jak na przykład przedstawiała się łączna długość radzieckich linii lotniczych w latach poszczególnych pięciolatek:

rok 1928	—	10 788	km
rok 1932	—	36 256	km
rok 1937	—	93 300	km
rok 1940	—	136 700	km
rok 1945	—	142 000	km

Pod koniec zaś roku 1951 łączna długość linii lotniczych w Związku Radzieckim osiągnęła zawrotną sumę dwustu dwudziestu tysięcy kilometrów, to jest przeszło pięć razy więcej niż obwód równika!

Troska wielkiej Partii Lenina-Stalina o skrzydła Kraju Rad, o stały rozkwit i rozwój pierwszego państwa socjalistycznego znajduje swój dobitny wyraz w dyrektywach XIX Zjazdu. Ludzie radzieccy potrafią je przekuć w czyn.

MASOWE REKORDY MODELARZY ZSRR

Ostatnio odbyły się 21-sze z rzędu Zawody Modelarskie Gruzji z udziałem przedstawicieli licznych miast tej republiki. Ustanowiono jedenaście nowych rekordów republiki, między innymi w kategorii długotrwałości lotu modeli kadłubowych z napędem gumowym, szybkości modeli kadłubowych z napędem silnikowym, długotrwałości lotu modeli wodnopłatowców z napędem silnikowym, wysokości lotu szybowców i innych.

Zawody wykazały, że modelarze gruzińscy z roku na rok podwyższają swoje umiejętności i osiągnięcia.

W miastach i wsiach Związku Radzieckiego przeprowadza się przez cały niemal rok zawody modelarskie. W rejonowych, miejskich, okręgowych i republikańskich zawodach brało udział tysiące chłopców i dziewcząt — miłośników sportu modelarskiego. Małe lotnictwo stało się ulubionym zajęciem licznych rzesz młodzieży radzieckiej.

Modelarze z Tuły przewyższyli w bieżącym roku prawie wszystkie rekordy swojej republiki. Uczeń ósmej klasy szkoły średniej W. Rojzman zbudował model redukcyjny samolotu Jak-6 z napędem silnikowym. Model ten utrzymał się w powietrzu 1 godz. 5 min, osiągnął 1 450 m wysokości i przeleciał odległość 20 km. Są to nowe rekordy wszechzwiązkowe.

Model uproszczony „latającego skrzydła" zbudowany przez W. Meliakowa utrzymał się w powietrzu 31 min 28 sek., co również przewyższa rekord wszechzwiązkowy. Tytuł absolutnego mistrza okręgu zdobyła studentka pedagogiki E. Dikowa. Jej model kadłubowy z napędem silnikowym utrzymywał się w powietrzu 1 godz. 15 min, osiągając wysokość 1 500 m i pokonywując odległość 32 km.

Na zawodach w Mołotowie współzawodniczyły między innymi modele śmigłowców i odrzutowców. Jeden z modeli z silnikiem odrzutowym, zbudowany przez I. Minochina latał w czasie 2 min 48 sek, podczas gdy silnik pracował 12 sek.

Model śmigłowca wykonany przez B. Dicziusa z Wilna utrzymał się w powietrzu 1 min 18 sek i przeleciał 201 m.

W zawodach Dżałał-Abadskiego okręgu Kirgiskiej SRR, L. Leżenko ustanowił nowy republikański rekord osiągając ze swym kadłubowym modelem czas 8 min 50 sek.

W okręgach — Krasnodarskim i Chabarowskim ustanowiono również nowe rekordy, polepszono jakość wykonania modeli i powiększono wydatnie ilość modelarzy.

Na Ukrainie dbyły się 14-te Zawody Juniorów i 2-gie Zawody Modelarzy-Sportowców. W Zawodach uczestniczyło 37 grup i 6-ciu modelarzy-sportowców. Uczestnicy demonstrowali 250 modeli. Po raz pierwszy na Ukrainie demonstrowano modele samolotów z napędem silnikowym, sterowane falami radiowymi.

130 modelarzy brało udział w 23-cich republikańskich zawodach Baszkirii. I tu ustanowiono również nowe rekordy republikańskie.

W Maryjskiej ASRR odbyły się również zawody z udziałem 60 modelarzy, demonstrujących 117 modeli. Podwyższono 5 rekordów modelarskich tej republiki.

W Sumach odbyły się niedawno drugie wszechzwiązkowe zawody modelarzy-sportowców, na których ustanowiono kilka radzieckich i światowych rekordów.

Duże osiągnięcia jakie zdobyto ostatnio na licznych zawodach modelarskich na terytorium całego Związku Radzieckiego świadczą wymownie o niebywałym rozroście małego lotnictwa i ustawicznym podwyższeniu techniki modelarskiej Kraju Rad.

10000 KM BEZ LĄDOWANIA

W rzędzie znakomitych osiągnięć lotników radzieckich szczególnie uwydatnia się pierwszy przelot z ZSRR do USA, urzeczywistniony przez załogę z Walerym Czkałowem na czele.

Czkałow dawno popierał ideę przelotu przez biegun Północny bez lądowania. Wspólnie z pilotem G. Bajdukowem i nawigatorem A. Bieliakowem zwrócił się on w roku 1936 do rządu radzieckiego z prośbą o udzielenie zezwolenia na taki lot. Załoga została przyjęta na Kremlu.

Towarzysz Stalin wyjaśnił lotnikom, że warunki lotów w rejonie bieguna Północnego są jeszcze mało zbadane. Trzeba przedtem dobrze się przygotować, aby móc lot taki wykonać. Towarzysz Stalin przedstawił załodze inną trasę: Moskwa — Pietropawłowsk na Kamczatce.

Jeszcze w tym samym roku załoga wykonała przelot po stalinowskiej trasie. Dzielna załoga poleciała na jednosilnikowym samolocie ANT-25, przebywając odległość 9 374 kilometry i utrzymując się w powietrzu bez lądowania w ciągu 56 godzin i 20 minut. Czkałowowi, Bajdukowowi i Bieliakowowi przyznano tytuły Bohaterów Związku Radzieckiego.

Po powrocie do Moskwy lotnicy zaczęli przygotowywać się do nowego przelotu ze Związku Radzieckiego do Stanów Zjednoczonych. Trenowali bardzo intensywnie, a więc: określali zużycie paliwa w różnych warunkach pracy silnika, doprowadzali do precyzji technikę wzlotu i lądowania na przeciążonej maszynie, przyswajali nawyki ślepego pilotażu, opanowywali najnowsze metody astronomicznej i radiowej nawigacji. Przerobiono nieco samolot i zaopatrzono go w dodatkowe urządzenia. Zwrócono również uwagę na zabezpieczenie samolotu od oblodzenia.

25 maja 1937 r. wezwano załogę na Kreml. W sali posiedzeń ujrzeli lotnicy towarzysza Stalina oraz tow. Mołotowa, Woroszyłowa i Kaganowicza.

Czkałow i Bajdukow opowiedzieli o swoich planach, stanie przygotowania samolotu, o trasie i załodze. Towarzysz Stalin szczegółowo rozpytywał lotników jak przebiegają przygotowania do lotu. W końcu rozmowy zapytał Czkałowa:

— Więc twierdzicie, że wybór samolotu jest słuszny? — I nieco zamyślając się, dodał: — Jednak tylko jeden silnik... O tym trzeba pamiętać.

— Towarzyszu Stalin, silnik jest znakomity — z przekonaniem odpowiedział Czkałow. — Nie ma podstaw do niepokoju.

Nastąpił decydujący moment. Towarzysz Stalin zadał jeszcze kilka pytań,



Walery Czkałow

zastanowił się nieco i powiedział: — Zgadzam się.

Towarzysz Mołotow zaczął zapisywać postanowienie rządu. Pierwszy punkt był już zredagowany i zapisany. Wówczas towarzysz Stalin przedłożył jeszcze jeden punkt, zobowiązujący załogę, że w wypadku nieprzychylnych warunków przeprowadzi lądowanie w dowolnym punkcie Kanady, a gdyby załodze groziło niebezpieczeństwo — lądowanie odbędzie się natychmiast.

— Przerwać lot w wypadku niebezpieczeństwa — jeszcze raz powtórzył Stalin, spoglądając na Czkałowa.

Ściskając mocno rękę ukochanemu wodzowi Czkałow powiedział:

— Dziękuję, towarzyszu Stalin, za zaufanie. Nie zawiedziemy go.

18 czerwca 1937 r. czerwonoskrzydły samolot ANT-25, kierowany doświadczoną ręką Czkałowa wystartował z lotniska Szczełkowo i rozpoczął swój niezwykły lot. Droga była daleka i bardzo trudna. Załoga miała za zadanie przeciąć cały centralny basen polarny, przebyć bezludne przestrzenie archipelagu Kanadyjskiego i północne rejony Ameryki, pokonać wysokie Góry Skaliste. Lotnicy byli pewni zwycięstwa, gdyż czuli potężne poparcie całego narodu radzieckiego i ojcowską troskę Wielkiego Stalina.

Warunki meteorologiczne na trasie były bardzo ciężkie. Już na pierwszym etapie lotu, nad morzem Barentsa, samolot uległ oblodzeniu. W rejonie bieguna dostał się w gęste zachmurzenie i załoga nie mogła dostrzec pływającej stacji naukowo-doświadczalnej. Silny wiatr czołowy zmniejszał szybkość maszyny, powodując zwiększenie zużycia paliwa.

Samolot minął biegun Północny. W dole ciągnęły się bezkresne pola lodowe z licznymi szczelinami. Monotonny, smutny obraz.

W końcu zjawiły się wyspy archipelagu Kanadyjskiego. Prawie zupełnie nie różniły się one od przebytych już obszarów Oceanu Lodowatego — te same lody, śnieg, zupełny brak życia. Samolot stale trafiał w zamgloną warstwę atmosfery i piloci zmuszeni byli kontynuować lot według przyrządów.

Czkałow przezwyciężył góry Skaliste, wziął kurs na Ocean Spokojny i leciał jakiś czas wzdłuż zachodniego wybrzeża Ameryki. 20 czerwca o godzinie 19 minut 20 według czasu moskiewskiego samolot wylądował na lotnisku Vancouver w pobliżu Portlandu.

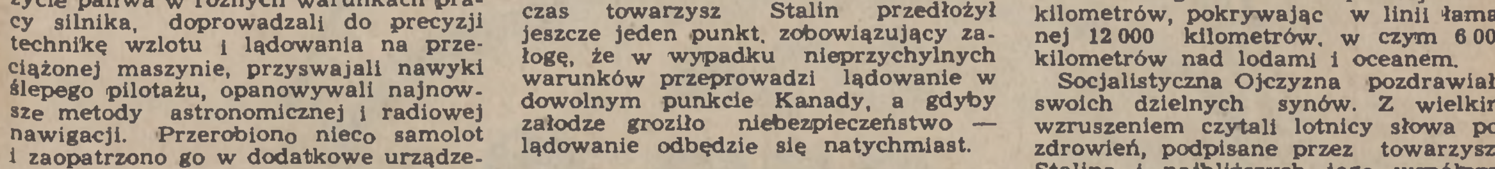
Bohaterski przelot zakończył się wspaniałym sukcesem. Zadanie towarzysza Stalina i rządu radzieckiego zostało wykonane. Lotnicy przebywali w powietrzu bez lądowania 63 godziny i 16 minut. W tym czasie samolot przeleciał odległość w linii prostej 10 000 kilometrów, pokrywając w linii łamanej 12 000 kilometrów, w czym 6 000 kilometrów nad lodami i oceanem.

Socjalistyczna Ojczyzna pozdrawiała swoich dzielnych synów. Z wielkim wzruszeniem czytali lotnicy słowa pozdrowień, podpisane przez towarzysza Stalina i najbliższych jego współpracowników.

Znakomite przeloty Czkałowa i jego towarzyszy zapoczątkowały dalekie powietrze rejsy. Nie upłynął nawet miesiąc od dnia startu Czkałowa, gdy po tej samej trasie poleciał Bohater Związku Radzieckiego M. Gromow oraz A. Jumaszew i S. Danilin. Samolot przeleciał ocean Lodowaty, prawie całą Północną Amerykę i wylądował w pobliżu miasta San Jacinto, prawie przy samej granicy Meksyku. Gromow przeleciał bez lądowania ponad 10 200 kilometrów i pobił rekord światowy odległości lotu po linii prostej i łamanej.

Przeloty załogi Czkałowa i Gromowa na zawsze przejdą do historii lotnictwa — jako wybitne osiągnięcia potężnej stalinowskiej Floty Powietrznej w służbie ludzkości.

Opracował: *EFER*



Profil trasy przelotu Czkałowa do USA

KABINA SAMOLOTU JAK-18

Historia: Jak-18 jest samolotem do podstawowego szkolenia i treningu, przeznaczonym specjalnie dla aeroklubów. Ten dwumiejscowy, jednosilnikowy metalowy dolnopłat z chowanym podwoziem konstrukcji słynnego Aleksandra Jakowlewa jest nam dobrze znany — choćby z Targów Poznańskich w r. 1948, czy zeszło- i tegorocznych pokazów lotniczych. Skonstruowany on został w r. 1947 jako dalsze rozwinięcie ostatniej wersji UT-2 (z krytą kabiną). Mimo, iż jest to maszyna szkolną, pobito na niej szereg międzynarodowych rekordów szybkości w II-ej (500—1000 kg) i III-ej (1000—1750 kg) kategorii samolotów lekkich. Wszystkim znane są nazwiska Bodriaginy czy Forostienki, którzy pierwsi uzyskali rekordowe wyniki na Jaku-18. Wśród ostatnich wyczynów wykonanych na tej maszynie znajdujemy rekord N. Kuźniecowa z 11.10.1951 — 251,8 km/godz. na trasie 500 km, Marii Drygo z 30.9.1951 — 237.8 km/godz. na trasie 1000 km i Wł. Panczenko z 16.9.1951 — 209,6 km/godz. na trasie 2000 km. Maszyna szkolna bijąca wszystkie rekordy szybkości wśród samolotów swej kategorii — to wypadek niesłychanie rzadki, świadczący o wysokim poziomie konstrukcji.

Silnik: Jak-18 wyposażony jest w 5-cio cylindrowy, gwiaździsty silnik konstrukcji A. Szwecowa M-11FR o mocy startowej 160 KM i nominalnej 140 KM. Cylindry silnika są starannie oprofilowane. Uruchamianie silnika odbywa się za pomocą sprężonego powietrza z butli, którą ładuje do ciśnienia 50 atm dwustopniowa sprężarka biorąca napęd od silnika. Śmigło o średnicy 2,3 m może być dwóch rodzajów: o zmiennym skoku WISz-32E lub samonastawne W-501.

Podwozie jest wypuszczane i chowane za pomocą urządzenia pneumatycznego, korzystającego z powietrza z wyżej wspomnianej butli. Koła posiadają hamulce. Podwozie jest chowane do tyłu, przy czym połowa koła wystaje poza dolną powierzchnię płata. Pozwala to, w razie awarii, lądować na koła przy złożonym podwoziu.

Kadłub jest konstrukcji kratowej. Część przednia kadłuba, po koniec kabiny, została pokryta blachą duralową, tylna zaś część — płótnem.

Skrzydło trójdzielne, dwudźwigarowe. Część środkowa, zawierająca zbiorniki paliwa, wykonana jest wraz z kadłubem. Konstrukcja skrzydła metalowa. Krawędź natarcia wzmocniona blachą duralową, pokrycie płótnem. Między lotkami — klapa przechodząca pod kadłubem.

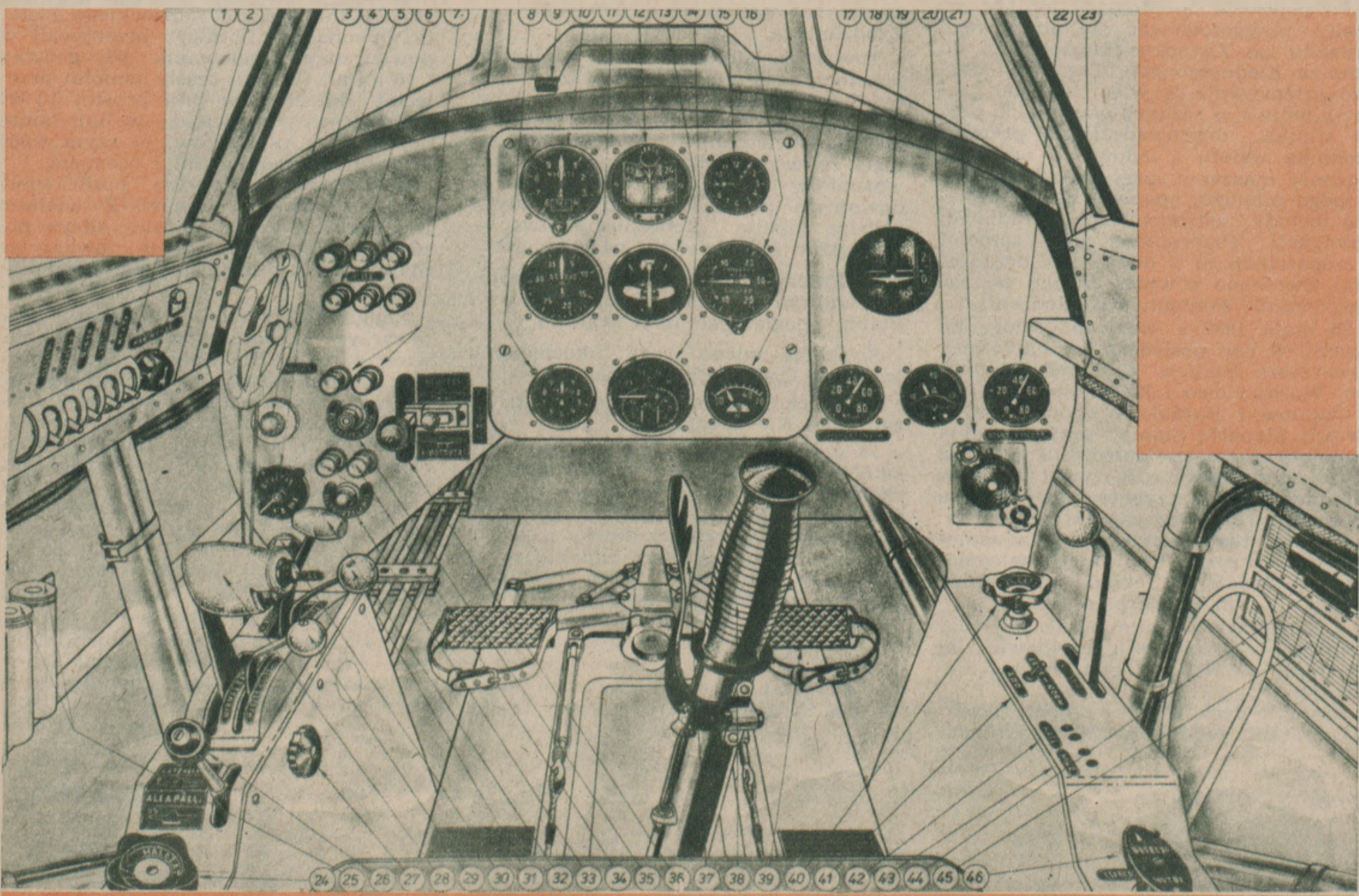
Usterzenie metalowe — podparte zastrzałem. Stateczniki i stery kryte płótnem. Klapki wyważające na wszystkich powierzchniach sterowych. Światło pozycyjne na sterze kierunkowym znajduje się poniżej klapki.

Wyposażenie: Komplet przyrządów pokładowych (do ślepego pilotażu) w obu kabinach, radiopółkopas (RPK), radiostacja nadawczo-odbiorcza o zasięgu 120 km, elektryczne i mechaniczne wskaźniki położenia podwozia, reflektor w skrzydle i wiele innych urządzeń — czynią zadość wymaganiom wyposażenia nowoczesnego samolotu szkolnego.

Chowane podwozie, hamowane koła, klapy do lądowania oraz śmigło o zmiennym skoku — dają możność opanowania na Jaku-18 pilotażu w zakresie wymaganym przy eksploatacji wszelkich współczesnych maszyn.

Wyposażenie Jaka-18 w urządzenia stosowane w samolotach innych typów, przy równoczesnym starannym opracowaniu aerodynamicznym, prawidłowym pilotażu i dobrej stateczności — uczyniły zeń na wskroś nowoczesny samolot szkolny, mogący stanowić wzór dla konstruktorów maszyn tej klasy.

ANDRZEJ GLASS



1. Tablica przełączników sieci elektrycznej; 2. Regulator oświetlenia kabiny; 3. Kółko sterowania trymerem; 4. Przełącznik iskrowników; 5. Sygnalizacja świetlna; 7. Sygnalizacja chowanego podwozia; 8. Obrotomierz; 9. Dźwignia sterowania wentylacyjnego; 10. Wysokościomierz; 11. Szybkościomierz; 12. Busola; 13. Skrętomierz; 14. Trójstrzałkowy wskaźnik; 15. Zegar czasowy; 16. Wariometr; 17. Termometr mieszanki; 18. Ciśnieniomierz; 19. Sztuczny horyzont; 20. Woltoamperomierz; 21. Mechanizm odległościowego sterowania odbiornikiem; 22. Ciśnieniomierz dodatkowego zbiornika; 23. Dźwignia ręcznej pompy paliwowej; 24. Kran sieci; 25. Rakiety; 26. Kran sterowania klapą; 27. Kółko zaciskowe dźwigni gazu; 28.Dźwignia sterowania normalnym gazem; 29. Dźwignia sterowania poprawką wysokości; 30. Regulator sygnalizacji podwozia; 31. Dźwignia sterowania podgrzewacza; 32. Dźwignia sterowania kranem przeciwpożarowym; 33. Przełącznik kontrolny zielonych lampek sygnalizacji podwozia; 34. Sygnalizacja wypuszczonego położenia podwozia; 35. Przełącznik kontrolny czerwonych lampek sygnalizacji podwozia; 36. Kran sterowania podwoziem; 37. Dźwignia sterowania hamulcami; 38. Drążek sterowy; 39. Orczyk sterowy; 40. Dodatkowe urządzenie do wypuszczania podwozia w wypadku uszkodzenia normalnego urządzenia; 41. Przełącznik mocy nadajnika; 42. Gniazdka wtyczek telefonu; 43. Gniazdka wtyczek laryngofonu; 44. Lampa oświetlenia kabiny; 45. Wykres dewiacji; 46. Pompka zastrzykowa paliwa.

Opracował E. KOZACZUK

LOTNICY CZCZĄ CZYNEM WYBORY I XIX ZJAZD WKP(b)

Na uroczystej masówce poświęconej omówieniu Programu Wyborczego Frontu Narodowego i wyborowi Komitetu Zakładowego Frontu Narodowego w Warszawskim ALL, pracownicy Aeroklubu, dając wyraz radości z jaką przyjęli ogłoszenie Programu i nowej, prawdziwie demokratycznej Ordynacji Wyborczej oraz witając XIX Zjazd WKP(b), podjęli szereg zobowiązań produkcyjnych.

Na czoło ich wysuwają się zobowiązania grupy instruktorów silnikowych: Worobca, Pawlikowskiego, Adamca, Nawrockiego i Skwarka, którzy zobowiązali się podnieść tempo szkolenia. Dalsze zobowiązania podjęli m. in.:

Kol. Kuligowski — szef mechaników — do 1 października br. opracuje wszystkie usterki samolotu Zlin-26; opracuje normy zużycia silników oraz przeprowadzi wykłady techniczne w czasie 24 godzin. Mechanicy: Kielan, Sandor, Zalewski, Walentkiewicz: przeprowadzą kontrolę samolotów Zlin-26 i oddadzą je do użytku do dnia 20 października br. Mechanicy: Korsak, Sanbach, Chędzyński zainstalują radiostację, wyremontują samolot „Piper" i wykonają wózek pod gaśnicę. Instruktor spad. Tracz wyszkoli ponadplanowo grupę skoczków do I stopnia. Instr. szyb. Gadomski przygotuje do przejścia na hol pilotów, którzy w br. uzyskali II stopień wyszkolenia. Instr. szyb. Dziuba: w/w pilotów przeszkoli na holu. Ponadto zobowiązania podjęli członkowie Straży Przemysłowej i Straży Pożarnej przy WALL.

Zobowiązania te świadczą o ciągle wzrastającej świadomości mas pracujących, które zdają sobie sprawę, że czynem produkcyjnym przyśpieszają nasz marsz ku socjalizmowi i utrwalają pokój.

ANDRZEJ ZIEMIŃSKI

KONKURS PLEBISCYT SIM-u

WYBIERAMY DZIESIĘCIU NAJLEPSZYCH SZYBOWNIKÓW

Ogłoszony przez nas Konkurs — Plebiscyt pod hasłem: „Wybieramy dziesięciu najlepszych" i opublikowana w ostatnim numerze wywoławcza lista kandydatów, znalazły już swoje echo w dyskusji Czytelników. Nadeszło 5 nowych kandydatur, które zgodnie z warunkami konkursu, wpisujemy na oficjalną listę. Są to nazwiska:

11. Tadeusz Góra — Aeroklub Bielsko — Bialski,

12. Adam Zientek — Aeroklub Bielsko — Bialski,

13. Stanisław Skrzydlewski — Aeroklub Śląski,

14. Roman Zydorczak — Aeroklub Ostrowski,

15. Lucyna Wlazło — Aeroklub Warszawski.

Jest rzeczą charakterystyczną, że nasi pierwsi korespondenci w sprawie plebiscytu, to w większości nie piloci, a entuzjaści sportu szybowcowego. Tym bardziej interesujące są jednak ich wypowiedzi, za które dziękujemy.

A oto pierwsze wypowiedzi Czytelników:

Obywatelu Redaktorze!

Nie jestem ani szybownikiem, ani pilotem silnikowym, ani modelarzem nawet. Pomimo tego mam dużo uznania dla sportu lotniczego, należę do Koła Ligi Lotniczej przy moim zakładzie pracy i jestem stałym czytelnikiem czasopism lotniczych. Jako taki czuję się również uprawniony do wzięcia udziału w konkursie — plebiscycie SIM-u i nadeślę napewno swój kupon konkursowy w zapowiedzianym głosowaniu. Narazie jednak pragnę dorzucić parę uwag laika w sprawie kandydatów na najlepszych.

Nie mam w zasadzie nic do zarzucenia kandydatom opublikowanym w pierwszej liście SIM-u, uważam jednak, że brakuje w niej dwóch nazwisk, które ja umieściłbym tam stanowczo. Są to nazwiska Obywateli: **Tadeusza Góry i Adama Zientka.** Wprawdzie „SIM" ani „Skrzydlata" nie donosiły w ostatnim trzechleciu o żadnych poważniejszych wyczynach szybowcowych obu tych pilotów, z czego wnoszę, że widocznie nie mieli oni takich osiągnięć w okresie objętym Waszym konkursem, ale jestem zdania, że pomimo tego powinni się oni znaleźć na liście kandydatów.

Ob. instruktor Tadeusz Góra jest — o ile uważnie czytałem „SIM" — kierownikiem wyszkolenia jednego z aeroklubów i w związku z tym na własne wyczyny nie ma prawdopodobnie czasu. Prowadzi jednak z reguły wszystkie obozy wyczynowe, przygotowuje pilotów na obozach treningowych przed krajowymi zawodami szybowcowymi, „przekazuje młodym szybownikom swoje cenne doświadczenia wyczynowe" — jak kiedyś pisał „SIM", musi więc też posiadać chyba najwyższe kwalifikacje i umiejętności wyczynowe. Przekonuje mnie zresztą o tym jego złota odznaka z kompletem diamentów, którą posiada wciąż jeszcze jako jedyny w Polsce.

Ob. Adam Zientek jest natomiast — jak mi wiadomo — pilotem oblatywaczem Szybowcowych Zakładów Doświadczalnych. Sadzę, że i jemu praca zawodowa nie pozwala na dokonywanie pochłaniających dużo czasu wyczynów szybowcowych, nie wątpię jednak, że kwalifikacje dla ich dokonania posiada, o czym można wnosić z jego ciekawych prac na temat lotów halniakowych, jak i z charakteru samej pracy zawodowej. (Wyobrażam sobie, że oblatywacz doświadczalny musi być „szczytem pilota").

Opierając się na tej motywacji (może zresztą tylko dla mnie — niefachowca — słusznej), proszę o dołączenie do listy kandydatów proponowanych przeze mnie pilotów: **Tadeusza Górę i Adama Zientka.**

Pozostaję z lotniczym pozdrowieniem (chyba mi wolno, chociaż nie jestem pilotem).

inż. JERZY WACOWSKI

Kochana Redakcjo!

Bardzo podoba mi się ten konkurs na dziesięciu najlepszych szybowników, który ogłosił SIM. Ja jestem zapalonym modelarzem i pragnę bardzo zostać też pilotem szybowcowym, ale nie mam jeszcze 16 lat. W każdym SIM-ie czytam nie tylko artykuły o budowaniu modeli latających, ale także o wyczynach szybowcowych naszych najlepszych pilotów na zawodach, na obozie falowym i inne.

Ponieważ SIM ogłosił, że każdy czytelnik ma prawo podać swoich kandydatów do plebiscytu, to ja chciałbym też podać swoich, bo jestem czytelnikiem.

Kochana Redakcjo! Ja proszę, żeby na listę kandydatów wpisać też pilota **Stanisława Skrzydlewskiego** z Aeroklubu Śląskiego, bo w zeszłym roku na Krajowych Zawodach Szybowcowych to on osiągnął na szybowcu „Mucha" wysokość 7 250 m w chmurze burzowej. W chmurze był grad i śnieg i były wyładowania elektryczne z piorunami, a on leciał wciąż bez aparatu tlenowego. I proszę też wpisać na listę kandydatów pilota **Romana Zydorczaka** z Aeroklubu Ostrowskiego, bo on przeleciał w tym roku na szybowcu „Mucha" 508 km. To jest nowy rekord przelotu docelowego i to jest bardzo dużo dla szybowca. Ja wiem, bo moje modele szybowców to nawet jednego kilometra nie mogą przelecieć na prądach termicznych.

To dopisz ich Kochana Redakcjo, żebym mógł głosować w plebiscycie.

TOMASZ CZMIEL

Szanowna Redakcjo!

Z dużym zainteresowaniem przeczytałam w SIM-ie nr. 39 zapowiedź konkursu-plebiscytu i z niecierpliwością oczekiwałam opublikowania pierwszej listy kandydatów na dziesięciu najlepszych szybowników.

Przyznam się, że ogłoszona w następnym numerze SIM-u lista rozczarowała mnie trochę, bo... za mało w niej kobiecych nazwisk. Bronię więc swojego rodzaju i zgłaszam kandydaturę **Lucyny Wlazło.** Uważam, że jej rekord międzynarodowy i kilka innych wyczynów na skalę kobieco-krajową upoważniają ją w pełni do pretendowania na jedną z dziesiątki.

KRYSTYNA WALICKA



SKĄD ZDOBYĆ DIAMENT

Lisie Kąty — to nasza najlepsza szybowcowa szkoła wyczynowa, zaopatrzona w dużą ilość pierwszorzędnego sprzętu, dobrze eksploatowanego przez cały sezon lotny. Szkoła ta ma za sobą masę pięknych wyczynów i osiągów rekordowych. O jej wynikach pisał już wyczerpująco kolega Rejniak w SiM-ie, niepotrzebne byłoby więc ich powtarzanie.

Sprawą, którą chciałbym poruszyć, jest brak w Ośrodku przelotów 500-kilometrowych. Dlaczego? Pierwszą przyczyną dla której w Lisich Kątach nie ma pięćsetek jest to, że ośrodek ten dysponuje za wąskim paskiem obszaru mieszczącego się w granicach Polski, w którym przelot taki jest do wykonania. Mówiąc konkretnie — przelot 500-kilometrowy jest możliwy stąd tylko do Leska i w najbliższe jego okolice na wschód i zachód.

Przeloty 500-kilometrowe i dłuższe można wykonać w Polsce przeważnie w termice naniesionej, następującej po przejściu chłodnego frontu lub chłodnej okluzji. Termiki tego typu występują u nas w przeważnej części z wiatrami od południowo-zachodnich, przez zachodnie, do północnych. Górują jednak wiatry zachodnie z nieznacznym odchyleniem na północ.

W takich warunkach lot po kursie 153° Lisie Kąty — Lesko jest bardzo utrudniony. Wiatr bowiem bardzo mało zwiększa własną szybkość przelotową, uzyskaną dzięki noszeniom termicznym, silnie natomiast spycha z trasy.

Załóżmy jednak warunki przeciętne. Przelot z Lisich Kątów do Leska odbywa się przy wietrze o sile 30 kilometrów na godzinę, wiejącym w kierunku 290°. Po wyliczeniu okazuje się, że wiatr ten zwiększy szybkość przelotową z 50 km/godz. szybkości własnej — do 60 km/godz. szybkości przelotowej. Zatem lot uwieńczony przelotem 500 kilometrowym musiałby trwać prawie 9 godzin, co jest w praktyce bardzo trudne do osiągnięcia. Przelot natomiast w tych samych warunkach z wiatrem wiejącym równolegle do trasy, trwałby tylko 5 godzin 40 minut, co jest już łatwo osiągalne dla średnich warunków przelotowych w termice naniesionej.

Drugą przyczyną braku przelotów długich jest położenie Lisich Kątów. Są one wysunięte za bardzo na północ, co powoduje napływanie z frontami chłodnymi mas powietrza za świeżych, a tym samym za wilgotnych. W konsekwencji pierwszy dzień po aktywnym froncie nie nadaje się do przelotu z powodu okresowych, mniej lub bardziej długotrwałych „zakitowań" nieba przez rozmyte chmury kłębiaste i przelotnych opadów. Drugi dzień po froncie byłby tu dla przelotu lepszy. Szybkość jednak przesuwania się frontów aktywnych, najcenniejszych w szybownictwie, jest duża. W następstwie drugi dzień jest również nieprzydatny dla przelotu, z powodu najścia chłodnej okluzji lub z kolei frontu następnego. Wypadek powyższy nie jest bynajmniej regułą, spotyka się go jednak w Lisich Kątach dość często.

Trzecią przeszkodą, może mniej istotną, jest słabsza termiczność terenu od Lisich Kątów do Wisły po kursie na Lesko. W termice wypracowanej odcinek ten jest dość trudny do przebycia. W termice naniesionej natomiast daje się tu odczuć zmniejszenie szybkości przelotowej.

Ze wszystkich tych wywodów nie wynika jednak wcale, że przelot 500 kilometrowy z Lisich Kątów jest niemożliwy. Jest on tylko trudniejszy do wykonania niż na przykład z Leszna, Wrocławia czy Poznania. Najłatwiejsze jednak pięćsetki są do zrobienia z Leszna. Zasadniczą zaletą tego ośrodka jest jego wyjątkowo dogodne położenie geograficzne. Wachlarz możliwych pięćsetek jest tu bardzo szeroki, wynosi bowiem ponad 80°. Cała granica wschodnia z wyjątkiem wąskiego pasa środkowego leży poza zasięgiem pięćsetki. Ponieważ warunki termiczne okolic Leszna są bardzo dogodne, można by więc stąd wykorzystywać większość termik pofrontowych i łatwo zdobywać warunki diamentowe do najwyższej odznaki szybowcowej.

Drugą sprawą jest położenie Leszna. Ośrodek ten jest umiejscowiony w ten sposób, że odległość jego od morza jest większa niż od południowej granicy Polski. Fakt ten jest bardzo korzystny. Powietrze frontowe bowiem jest tu nieco starsze, a zatem i mniej wilgotne. Pierwszy dzień pofrontowy byłby tu skutkiem tego do wykorzystania dla przelotu. Przykładami mogą służyć 500-tki zrobione z tego szybowiska oraz przelot Pawlikiewicza z Wrocławia, wykonane właśnie w pierwszym dniu po najściu świeżych mas powietrza polarno-morskiego. Nie do pogardzenia jest również zjawisko silniejszego przeważnie wiatru w pierwszym dniu po froncie. W przelotach szybowcowych z wiatrem czynnik ten odgrywa decydującą rolę, wpływa bowiem bezpośrednio na powiększenie szybkości przelotowej.

Trzecią sprawą jest dogodne rozmieszczenie lotnisk na trasach 300, 500 kilometrowych. Trasy 500 kilometrowe, a szczególnie ich końcowe partie są pokryte lotniskami klubowymi, na których można by lądować, gdyby warunki okazały się słabsze od przewidzianych w czasie startu (często się zdarza), nie narażając sprzętu na przygodne lądowania i transporty. Można by je również wykorzystać do powrotu etapowego, bez zciągania holem.

Na 300-kilometrowe przeloty docelowe można by stąd latać naprawdę bez mała wszystkimi kierunkami wiatrów spotykanych u nas po frontach chłodnych. Zaczynając od kierunków północno zachodnich, przez zachodnie, do południowo-zachodnich. Do wykorzystania byłyby zatem lotniska klubowe oddalone od Leszna o trzysta kilka kilometrów, takie jak Kraków, Kielce, Warszawa i Olsztyn.

Dla wszystkich powodów, które przytoczyłem powyżej, uważam, że Leszno jest ośrodkiem nadającym się na pierwszorzędną szkołę wyczynową. Na razie jednak można by na przykład zorganizować przy tamtejszej placówce szkolenia podstawowego jak gdyby filię szkoły wyczynowej, przy czym oddać do jej dyspozycji kilka szybowców i jeden samolot CSS-13. Konieczny byłby również etatowy holownik.

W miesiącach od maja do sierpnia (warunki dogodne dla wykonywania długich przelotów) można by wysyłać tam pilotów celem uzupełnienia odznak diamentowych. Można by w Lesznie w ogóle zorganizować szkołę wyczynową, lub zamienić funkcje Leszna i Lisich Kątów. Jest to jednak sprawa, jak mi się wydaje, późniejsza.

JERZY WOJNAR, pil. szyb.



Silnik

SERCE SAMOLOTU

BLOKI CYLINDROWE (4)

Ze względu na rozwiązanie konstrukcyjne cylindrów możemy silniki lotnicze podzielić na dwie grupy.

Pierwsza grupa to silniki z oddzielnymi cylindrami, przymocowanymi niezależnie do karteru. Do tej grupy będą należały wszystkie silniki układu gwiaździstego oraz silniki rzędowe chłodzone powietrzem.

Silniki, w których cylindry są wykonane w jednym bloku i posiadają wspólną głowicę, stanowią grupę drugą.

W silnikach z oddzielnymi cylindrami tuleja cylindrowa jest wykonana ze stali i na swej zewnętrznej części posiada użebrowanie, które zwiększa powierzchnię chłodzącą. We współczesnych silnikach chłodzonych powietrzem dla cylindra stalowego podziałka żeber wynosi 3—4 mm, a ich wysokość 14—18 mm. Dalsze zwiększenie użeberkowania cylindra czy to drogą zmniejszania podziałki, czy też drogą zwiększania długości żebra — jest ograniczona z jednej strony wzrastającymi trudnościami wykonania, a z drugiej strony znacznym zmniejszeniem intensywności chłodzenia na skutek gorszych warunków przepływu powietrza między żebrami.

Ograniczenie wielkości powierzchni chłodzącej cylindra stalowego zmusiło konstruktorów do poszukiwania nowych rozwiązań. Wynikiem tego było zastosowanie dodatkowych żeber chłodzących z materiału o lepszej przewodności cieplnej. Materiałem tym z reguły jest glin.

Żebra takie mogą być wykonywane bądź w postaci pojedyńczych lub zdwojonych elementów, zawalcowanych w materiał cylindra (Rys. 1), bądź w postaci użebrowanej tulejki, wprasowanej na gładką powierzchnię tulei cylindrowej (Rys. 2).

Należy tutaj zwrócić uwagę na fakt, że skuteczność chłodzenia osiągana przez zastosowanie dodatkowych żeber w znacznym stopniu zależy od dokładności połączenia tego elementu z tuleją cylindrową. I tak np. przy wprasowaniu użebrowanej tulei (Rys. 2) na cylinder, obydwie powierzchnie powinny być jak najdokładniej obrobione, aby zapewniły metaliczny styk na całej powierzchni, a tym samym dobre przewodzenie ciepła.

W celu wyrównania temperatur w poszczególnych częściach cylindra i głowicy stosujemy tzw. deflektory — kierownice z odpowiednio wygiętej blachy, które skierowują strumień powietrza na najbardziej rozgrzewające się miejsca.

Jakkolwiek oddzielne cylindry są rozwiązaniem konstrukcyjnym charakterystycznym dla silników chłodzonych powietrzem, w początkach budowy silników lotniczych istniały również silniki chłodzone wodą z oddzielnie stojącymi cylindrami.

W tym przypadku każda tuleja cylindrowa była otoczona przyspawanym płaszczem wodnym z blachy stalowej (Rys. 3). W środku swej długości płaszcz wodny posiadał faliste wygięcia, które kompensowały różnice wydłużeń cieplnych cylindra i płaszcza wodnego. Płaszcze wodne wszystkich cylindrów oraz chłodnica były połączone ze sobą przy pomocy rur.

System ten odznaczył się dobrą cyrkulacją wody chłodzącej oraz małą pojemnością instalacji chłodzeniowej, co znacznie wpływało na zmniejszenie ciężaru silnika w locie.

Do wad silników tego typu należy zaliczyć małą sztywność i stąd powstaje skłonność do powstawania drgań, a więc nieprzewidzianych obciążeń powodujących pęknięcia w karterze i cylindrach. Także duże trudności przy masowej produkcji stalowych cylindrów wpłynęło na małe ich rozpowszechnienie.

Tych wszystkich wad nie posiadają cylindry wykonane w jednym bloku, które niestety mogą być stosowane jedynie w silnikach chłodzonych cieczą. Bloki cylindrowe posiadają tu o wiele większą sztywność, są lżejsze na skutek użycia jako materiału na blok stopu glinowego i znacznego zbliżenia cylindrów, oraz są o wiele łatwiejsze w produkcji, gdyż prawie wszystkie skomplikowane kształty są otrzymywane przez odlanie.

Początkowo były budowane silniki z tzw. „suchą" tuleją. Na czym polegała ta „suchość"? Otóż tuleja cylindrowa nie stykała się bezpośrednio z cieczą chłodzącą. Była ona wprasowana lub wkręcona w blok, a ciecz krążyła między jego dwoma ściankami (Rys. 4).

System ten odznaczał się bardzo dużą sztywnością, posiadał małe deformacje w czasie pracy oraz nie wymagał uszczelnienia między tuleją cylindrową i blokiem. Niestety, wielką jego wadą było podwyższenie temperatury tulei cylindrowej i tłoka, na skutek istnienia ścianki bloku między tuleją i cieczą chłodzącą. W związku z tym następowało szybsze zużycie tych elementów.

Wszystkie współcześnie budowane silniki chłodzone cieczą posiadają bloki cylindrowe z tulejami mokrymi tj. bezpośrednio stykającymi się z cieczą chłodzącą.

Bloki cylindrowe możemy podzielić na dwa typy ze względu na sposób przenoszenia sił ciśnienia gazów na karter.

W blokach typu pierwszego cała siła jest przenoszona przez ścianki płaszcza wodnego (Rys. 5). Blok jest wykonany jako jeden odlew wraz z głowicą, która posiada nagwintowane otwory na wkręcanie tulei cylindrowych. Cały blok jest przymocowany do karteru przy pomocy dużej ilości śrub, zapewniających dostatecznie sztywne i szczelne połączenie między kołnierzem bloku i karterem. Ponieważ płaszcz wodny bloku przenosi całą siłę ciśnienia gazów, jego ścianki muszą być dostatecznie wytrzymałe, a więc znacznie wzrasta ich grubość.

Do wad bloków tego typu należy zaliczyć duże trudności przy wykonywaniu skomplikowanego odlewu oraz trudności montażowe. Na przykład przy wymianie uszkodzonej tulei cylindrowej musimy wymontowywać cały blok.

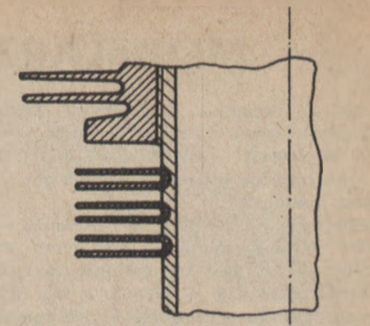
Drugą grupę stanowią bloki, których ścianki są całkowicie odciążone, a siłę ciśnienia gazów przenoszą śruby, którymi jest przymocowana głowica do karteru (Rys. 6).

Bloki tego typu składają się z dwóch części, a mianowicie z właściwego bloku, w którym istnieją otwory na wstawienie tulei cylindrowych oraz głowicy wspólnej dla wszystkich cylindrów, odlanej z reguły ze stopu glinowego.

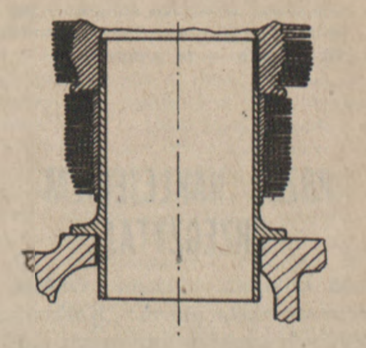
Ich wielką zaletą jest łatwy montaż i wymiana tulei cylindrowych oraz uproszczenie kształtów bloku i głowicy, co ma duże znaczenie przy wykonywaniu tych części drogą odlewu.

Do ich wad należy zwiększenie ciężaru silnika spowodowane dużą ilością stalowych śrub, nakrętek, podkładek itp. Duże kłopoty w eksploatacji może sprawiać także zachowanie należytej szczelności połączenia bloku cylindrowego z głowicą.

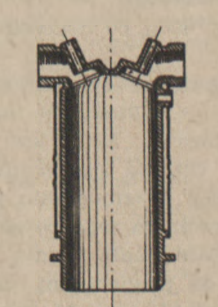
(c.d.n.)



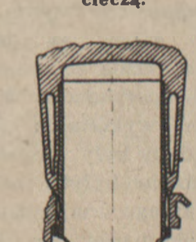
Rys. 1 — Dodatkowe żebra chłodzące, wwalcowane w materiał cylindra.



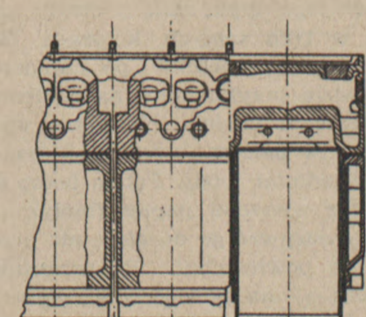
Rys. 2 — Dodatkowo użebrowana tuleja, wprasowana na cylinder.



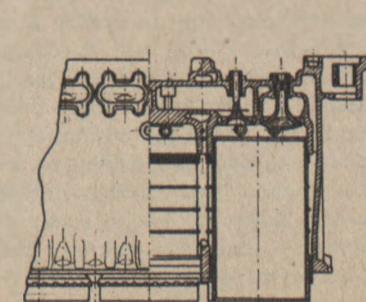
Rys. 3 — Oddzielny cylinder chłodzony cieczą.



Rys. 4 — „Sucha" tuleja cylindrowa.



Rys. 6 — Fragment bloku cylindrowego radzieckiego silnika AM-38.



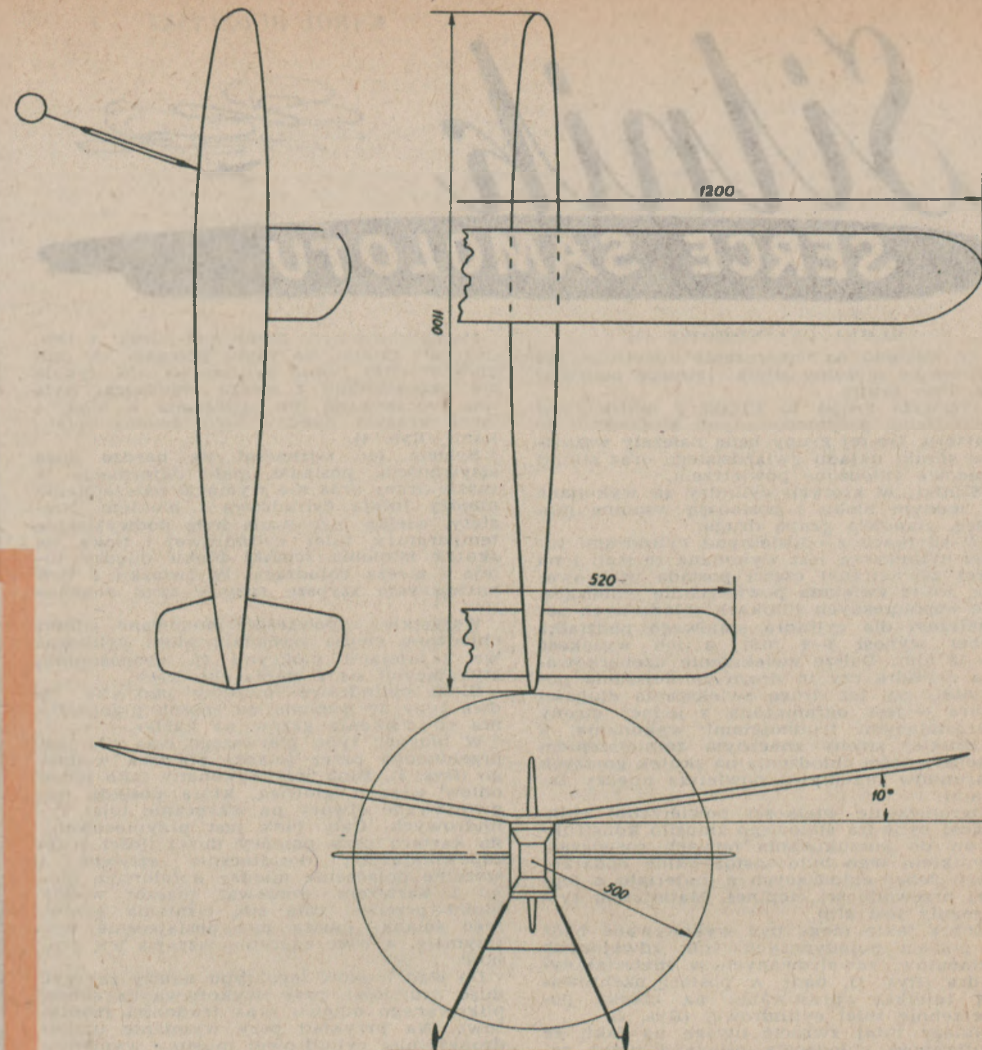
Rys. 5 — Fragment bloku cylindrowego radzieckiego silnika M-103

Co BUDUJĄ MODELARZE?

Model z napędem gumowym Zdzisława Swarnowskiego — Poznań. Znak modelu CIRX Nr 1001437 — BD-27. Kat. D gr. II, zajął I-sze miejsce czasem 2 min 15 sek.

Dane modelu:

Rozpiętość — 1 200 mm. Wydłużenie — 9,38. Powierzchnia skrzydła — 15,34 dcm². Wznios skrzydła — 10°. Kąt nastawienia skrzydła — 4°. Profil skrzydła — NACA 6 409. Rozpiętość statecznika wysokości — 520 mm. Powierzchnia statecznika wysokości — 5,3 dcm². Długość kadłuba — 1 100 mm. Przekrój kadłuba 0,6 dcm². Całkowita powierzchnia nośna — 20,6 dcm². Średnica śmigła — 500 mm. Skok śmigła — 60 mm. Ciężar modelu — 290 g. Obciążenie — 14 g/dcm².



PRZED NAKLEJENIEM PRZECZYTAJ

Przed kilkoma dniami OSMM — Szczecin wszczęła alarm: „Kalkomanie" wojskowych znaków lotniczych polskich i radzieckich oraz znaków LL nie nadają się do użytku!

Zobaczmy bliżej co Szczecin pisze na ten temat.

Po dokonaniu próby zużycia znaków okazało się — czytamy — że są one wykonane błędnie: kolor jest nałożony odwrotnie, tzn. od przeciwnej strony papieru, który po zmoczeniu jest zdejmowany. Skutkiem tego po zdjęciu papieru pozostaje biała plama, kolorem odwrócona do powierzchni, do której znak jest przyklejony. Następną wadą jest to, że znaki są pozbawione kleju i dla tego zupełnie nie trzymają się powierzchni do której są przyłożone. I wreszcie, jak można zauważyć już na oko, znaki LL sporządzone są odwrotnie do sposobu wykonania „kalkomanii" i nawet gdyby były wykonane właściwie, po odbiciu byłyby odwrotnym obrazem oficjalnego znaku LL. Okazało się, że „kalkomania" ta nie nadaje się do użytku. Można ją jedynie wyciąć i w całości nakleić.

I co wy na to? Na pewno wielu ze zdaniem Szczecina się nie zgodzi. I my się też zupełnie z nim nie zgadzamy. Otóż wbrew przypuszczeniom szczecińskiej OSMM kalkomania ta była badana przez SSML przed jej wysłaniem w teren. Próby te dały jak najlepsze wyniki. Stwierdzono tylko niezbyt dokładne nałożenie kolorów. Ale to stosunkowo drobiazg — następne nakłady będą lepsze. Jedynym błędem było to, że nie ogłoszono sposobu obchodzenia się z „kalkomanią". Sądziliśmy jednak, że z poszczególnymi typami kalkomanii wszyscy zapoznali się w pierwszych latach szkolnych. Wobec tego, że tak nie jest, że przypuszczenia nasze były błędne, pragniemy naprawić błąd podając sposoby odbijania kalkomanii.

Kalkomania wydana została w celu ułatwienia pracy modelarzowi przy znakowaniu modelu. Jak wiadomo, nie mało kłopotu sprawia zawsze malowanie znaków rejestracyjnych na modelach. Nie zawsze to wychodziło według naszych życzeń, zabierając z reguły dużo czasu.

„Kalkomania" wydana została w dwu typach. Pierwszy, to tzw. odbijanka. Mamy tego typu białe i czarne cyfry oraz w tych samych kolorach litery. Ten typ „kalkomanii" po namoczeniu w wodzie przykładamy nadrukiem do powierzchni modelu. Następnie wygładzamy ją palcem, wyciskając tym samym nadmiar wody. Potem lekko ściągamy z wierzchu papier (biały). Nie należy odrywać go do góry, ale przesuwać po powierzchni. Po przesunięciu papieru — na powierzchni płata czy kadłuba pozostaje litera lub cyfra. Należy jeszcze wycisnąć z pod niej pęcherzyki wody i ewentualnie odbitkę odpowiednio ustawić, gdyż całkiem lekko daje się ona jeszcze przesuwać. Po wyschnięciu na modelu pozostają położone cienką warstwą znaki, równe, czyste i bardzo estetyczne.

Do tego typu zaliczyć należy także znaczki ZMP i książki kolorów. Z książeczek tych możemy wycinać różnego rodzaju paski, strzałki i inne ozdoby modelu.

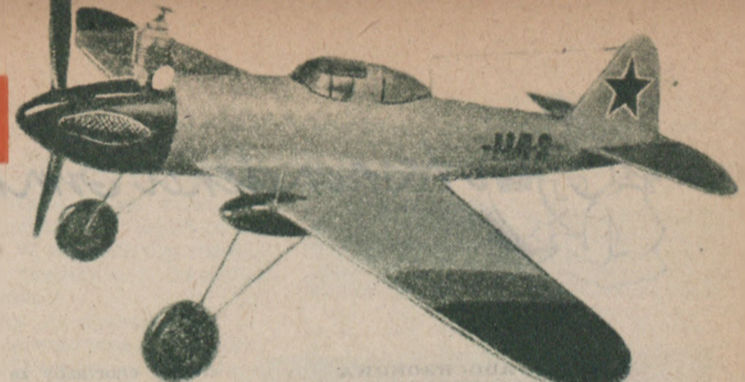
Drugim typem jest tzw. przesuwanka. Tego typu posiadamy znaki wojskowe — polskie i radzieckie oraz znaki LL. Z przesuwanką obchodzimy się podobnie, jeżeli chodzi o moczenie. Następnie kładziemy ją na model ale do góry drukiem, tak, że znak mamy na wierzchu. Przytrzymujemy teraz znaczek lekko palcem, wysuwając jednocześnie spod niego papier. Po dokonaniu tego ustawiamy go odpowiednio, gdyż jak już wspomniałem, przy poprzednim typie daje się on dowolnie przesuwać. Następnie usuwamy pęcherzyki wody i po wyschnięciu znaki są gotowe.

Cóż, wcale to nie takie trudne?

Sądzimy, że po tym artykule nie będzie już żadnych monitów i sprawa odbijania „kalkomanii" stanie się całkiem jasną.

Z. S.

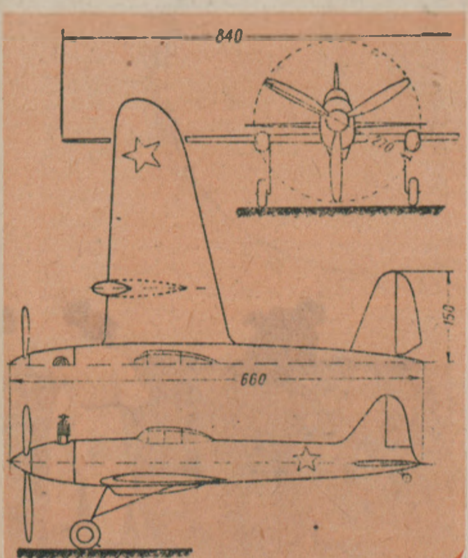
IŁ-2 NA UWIĘZI



Model na uwięzi Ił-2 z silnikiem samozapłonowym K-16 rozwinął na wszechzwiązkowych zawodach modelarzy - sportowców szybkość 99,173 km/godz. Wynik ten przewyższył o 39 km/godz. ustanowiony uprzednio wszechzwiązkowy rekord szybkości w tej klasie modeli i został zatwierdzony jako nowy rekord wszęchzwiązkowy.

Model samolotu Ił-2 został skonstruowany przez znanych modelarzy, braci Włodzimierza i Michała Wasilczenko. Długoletnie doświadczenie z modelami na uwięzi pomogło konstruktorom zbudować model redukcyjno-latający, obliczony na osiągnięcie dużych prędkości.

Model ten nie jest rozbierany, a wykończenie przeprowadzono z jak największą starannością. Odrzucane po starcie podwozie, opływowy kadłub, cienki profil skrzydła i usterzenia pozwoliły na znaczne zmniejszenie oporu szkodliwego.



Rys. 1 — Model samolotu Ił-2. Rozpiętość skrzydeł 840 mm. Średnia cięciwa skrzydeł 145 mm. Powierzchnia skrzydeł 12 dcm². Długość modelu 660 mm. Rozpiętość statecznika poziomego 300 mm. Średnia cięciwa statecznika poziomego 100 mm. Powierzchnia statecznika 3 dcm². Ciężar modelu 720 g. Obciążenie skrzydła 48 g/dcm².

Kadłub o przekroju owalnym stanowi jedną całość ze statecznikiem pionowym. Jako materiał posłużył drążony klocek lipy. Grubość ścianek kadłuba w części przedniej 1,5 mm, w części tylnej — 1 mm. Dla zamocowania silnika w przedniej części kadłuba wklejona jest wręga z 3 mm sklejki. Na tylnej części wręgi umocowany jest zbiorniczek paliwa. Dla zwiększenia wytrzymałości przednią wręgę wzmocniono czterema sosnowymi podłużnicami o przekroju 4x4 mm i długości 50 mm.

Wewnątrz kadłuba przechodzi sztywna dźwignia sterująca sterem wysokości. Na kadłubie umocowana jest kabina wytłaczana z celuloidu o grubości 0,8 mm.

Dwudźwigarowe skrzydło stanowi jedną całość z kadłubem.

Żeberka o ośmioprocentowym dwuwypukłym profilu wykonane są ze sklejki. Wewnątrz lewej części skrzydła przechodzą dwie dźwignie z drutu i orczyk kierowania sterem wysokości (orczyk ustawiony jest w środkowej części skrzydła). Skrzydło pokryte jest jedwabiem spadochronowym i polakierowane czterokrotnie bezbarwnym lakierem. Model pomalowany jest lakierem nitro na kolor czerwony i żółty.

Statecznik wykonany jest ze sklejki 3 mm. Ster wysokości umocowany jest na 8-miu paseczkach jedwabiu o szerokości 8 mm i długości 20 mm. Płaszczyzna steru wysokości stanowi 35% powierzchni statecznika poziomego.

Kierowanie sterem wysokości odbywa się przy pomocy trójramiennego orczyka, sztywnej dźwigni idącej od orczyka do steru i dwóch dźwigni z drutu, do których przymocowuje się linki sterownicze przy pomocy małych karabińczyków.

Grupę śmigło-silnikową stanowi seryjny silnik samozapłonowy typu K-16 o pojemności 4,4 cm sześć. Karter silnika i część cylindra osłonięte są celuloidową owiewką. Paliwo dla silnika mieści się w zbiorniku o pojemności 30 cm sześć.

Podczas lotu modeli na uwięzi na dużej szybkości paliwo przemieszcza się w kierunku zewnętrznym ścianek zbiornika na skutek bezwładności i siły odśrodkowej. Celem zapewnienia równej pracy silnika i usunięcia ewentualnych przerw w jego działaniu, koniecznym było umocowanie przewodu paliwowego w tylnej ściance zbiornika (przy locie modelu w lewą stronę — w prawym rogu, a przy locie w prawą stronę — w lewym rogu), gdyż całe paliwo w miarę ubywania gromadzi się w tym miejscu.

Na wale silnika zamocowane jest dwułopatkowe śmigło wykonane z drewna bukowego o średnicy 320 mm i skoku względnym 0,7, lub trójłopatkowe o średnicy 270 mm. Między modelami o śmigłach trójłopatkowych i dwułopatkowych różnicy w szybkości nie ma. W eksploatacji wygodniejsze jest jednak śmigło dwułopatkowe. Przy lądowaniu modelu bez podwozia śmigło trójłopatkowe ulega często uszkodzeniom.

Na końcach łopatek śmigła zastosowano ołowiane nity, które zwiększają moment bezwładności. Zazwyczaj daje się po jednym nicie na każdej łopatce. Z przodu śmigła znajduje się zdejmowany celuloidowy kołpak.

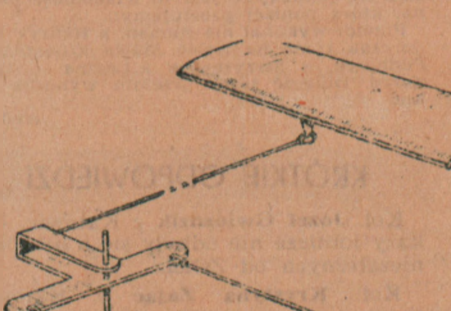
Podwozie modelu składa się ze zdejmowanego czterogoleniowego wózka wykonanego z drutu stalowego średnicy 2,6 mm oraz z dwóch celuloidowych kół. Dla zmniejszenia ciężaru modelu i dla zmniejszenia oporu czołowego w locie podwozie odrzucane jest po starcie.

Podczas lotów ćwiczebnych podwozie umocowywane jest do kadłuba dwoma pętlami z gumy o przekroju 1x1 mm lub nicią.

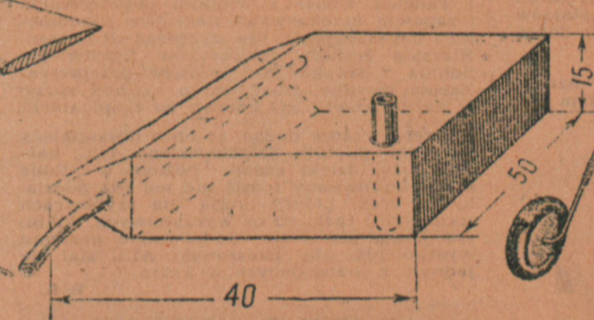
Model samolotu Ił-2 posiada wysokie właściwości lotne: szybki wzlot i doskonałą sterowność.

W sezonie letnim 1951 roku model wykonał bez wypadku ponad trzydzieści ćwiczebnych, pokazowych i innych lotów szybkościowych.

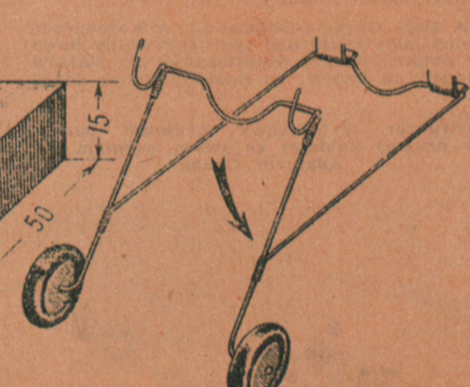
wg. „Krylia Rodiny" opracował F. R.



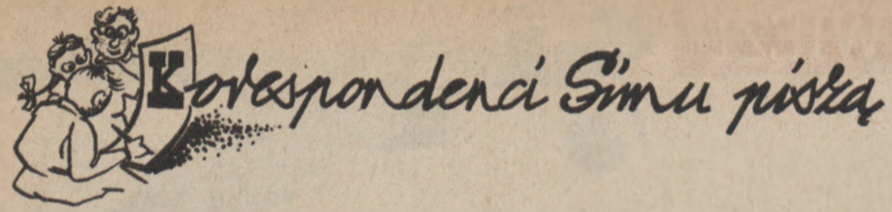
Rys. 2 — Schemat kierowania sterem wysokości.



Rys. 3 — Budowa zbiornika paliwa.



Rys. 4 — Odrzucane podwozie.



Korespondenci SiMu piszą

WIEŻA SPADOCHRONOWA W KATOWICACH

Dnia 31 sierpnia br. oddana została do użytku wieża spadochronowa w Katowicach, na co młodzież całego województwa czekała z utęsknieniem.

Piękny park im. T. Kościuszki, na którego terenie wybudowana została pierwsza na Śląsku wieża spadochronowa, zapełnił się w tym dniu mieszkańcami Katowic i okolicy. Uroczystość rozpoczęto koncertem orkiestry i chóru Polskiego Radia, którego program składał się przeważnie z melodii lotniczych.

Po koncercie przystąpiono do właściwego punktu uroczystości. Przedstawiciele KW PZPR, Miejskiej Rady Narodowej i Okręgu LL w przemówieniach swych podkreślali ważność momentu oddania wieży do użytku młodzieży i szkolenia jej na skoczków spadochronowych. Po tradycyjnym przecięciu wstęgi, odbył się pierwszy oficjalny skok. Chętnych do skakania z wieży było bardzo dużo. Pod kierownictwem instruktora spadochronowego kol. Filusa, skoki wykonywali najpierw pilotki i piloci Śląskiego ALL, potem żołnierze Wojska Polskiego oraz wielu chętnych spośród publiczności. Szczęśliwi wybrańcy po odbyciu swego pierwszego w życiu skoku ze spadochronem, zapewniali organizatorów imprezy, że bezzwłocznie zapiszą się na pierwszy zorganizowany kurs spadochronowy.

Uroczystość oddania do użytku wieży spadochronowej w Katowicach spełniła ważną rolę propagandy lotnictwa wśród społeczeństwa. Od tej chwili winna ona spełniać zadanie umasowienia sportu spadochronowego wśród młodzieży na terenie województwa katowickiego.

*

A teraz kilka uwag odnośnie wieży spadochronowej. Pierwsza sprawa, to konieczność pomalowania konstrukcji wieży, gdyż pierwotne, ochronne malowanie uległo już w dużym stopniu zniszczeniu. Stan konserwacji wieży pozostawia wiele do życzenia. Na przykład w wykopie przy fundamencie znajduje się woda. Miejsce to należałoby przynajmniej prowizorycznie zakryć, aby woda deszczowa nie miała bezpośredniego dostępu.

Teren przylegający do wieży winien być odpowiednio uporządkowany, gdyż sama estetyka wymaga tego, a i podłoże na którym skoczek ląduje winno zapewniać maksimum bezpieczeństwa.

Następnie teren w pobliżu wieży, w pewnym promieniu winien być ogrodzony, aby ciekawa publiczność, której na pewno przy skokach nigdy nie będzie brakować, nie przeszkadzała przy pracy szkoleniowej. Potrzebne także jest przy wieży spadochronowej odpowiednie pomieszczenie, w którym mógłby być przechowywany spadochron i inny sprzęt lotniczy.

A może Okręg i Oddział LL w Katowicach pomyślałby także nad tym, aby wolny teren w pobliżu wieży przystosować do startów modeli na uwięzi, co miałoby swoją dobrą stronę, chociażby ze względów propagandowych, gdyż park im. T. Kościuszki jest licznie odwiedzany przez mieszkańców miasta Katowic.

STANISŁAW MEUS

Instruktor szybowcowy Zygmunt Szubra (w drugiej kabinie) ze swym uczniem pil. Adamem Grubą.



OBÓZ DOSKONALĄCY DAŁ DOBRE WYNIKI

Zorganizowany staraniem rzeszowskiego ZOLL-u obóz doskonalący w Krośnie zakończył się. Głównym celem obozu było podniesienie poziomu wyszkolenia pilotów pozamiejscowych — drugostopniowców. Śmiało można stwierdzić, że zamierzone wyniki osiągnięto. Większość bowiem pilotów rzeszowskiego ALL to tacy, którzy po uzyskaniu II-go stopnia nie mogli regularnie uczęszczać na treningi z powodu dalekiej odległości klubu od miejsca zamieszkania.

Tak było z pilotami ze Stalowej Woli, Mielca czy Przemyśla. Takimi byli kol. kol. Wojtyna, Jurecki, Kuciński, Kółeczko i wielu innych, którzy przeciętnie cztery razy w miesiącu byli obecni na treningu i stale musieli powtarzać te same zadania. Śmiesznie nazywano ich „żelaznymi drugostopniowcami".

Nic więc dziwnego, że loty na szkolnych szybowcach przez dwa lub trzy lata znudziły się pilotom, tak, że w końcu stali się zrezygnowani i zobojętniali. Takich było bardzo dużo. Poziom w klubie był niski. Dopiero zorganizowany obóz doskonalący stworzył możliwości do podciągnięcia się „martwych dusz". Trwał on niedługo. Pogoda dopisywała. Kadra instruktorska i techniczna dołożyła maksimum wysiłku, aby zlikwidować „żelaznych drugostopniowców". Przyłożyli się sami piloci i wyniki osiągnięto dobre, bowiem byli drugostopniowcy wracali z obozu z III-cimi stopniami, a nawet niektórzy z warunkami do srebrnych odznak.

Uczestnicy obozu nie zapomną tych chwil, kiedy w szybkim tempie przechodzili na coraz doskonalsze typy szybowców, o których marzyć nie mogli przy nieregularnym treningu w klubie, kiedy wykonywali coraz to trudniejsze zadania. Najważniejsze jest, że ożyła w nich wiara we własne siły, że ożył entuzjazm i zapał do latania, do stałego podnoszenia swych kwalifikacji.

W wyniku nieustannej pracy nad podniesieniem swych wiadomości i umiejętności przodownikami wyszkolenia wśród pilotów szybowcowych zostali: Jerzy Jurecki, Jerzy Wojtyna, Władysław Kółeczko, Leszek Kuciński, Franciszek Gorczyca i Stanisława Bukała. Z silnikowców na miano przodownika zasłużył pilot Tadeusz Krajewski. Spośród skoczków spadochronowych największą ilość skoków wykonał kol. Janusz Szygendowski.

Nie można również nie powiedzieć kilku słów o kadrze instruktorskiej i technicznej, która starała się dać z siebie jak najwięcej, abyśmy okres trwania obozu wykorzystali do maksimum. Trzeba stwierdzić, że instruktorzy Zygmunt Szubra, Władysław Wójcicki i Tadeusz Kieler z wielkim poświęceniem i zapałem przekazywali nam swe wiadomości i doświadczenia, nie szczędząc sił i czasu. Niemałą zasługą mechaników Różyckiego, Sobnia i Słupka jest sprawne przeprowadzenie startów. Dbali oni o to, aby sprzęt w każdej chwili był gotowy do eksploatacji.

Trzeba jeszcze dodać, że obóz doskonalący dał nam, pilotom Rzeszowskiego ALL, bardzo dużo, dzięki czemu poziom w klubie został wyrównany i dziś nie ma już podziału na tych, którzy latają na szybowcach szkolnych i tych, co na wyczynowych. Ambicją naszą jest stałe podnoszenie poziomu wyszkolenia, aby Rzeszowski ALL stał się jednym z przodujących w kraju.

W.K.

17 KWWL W KATOWICACH

W dniu 15 września br. Zarząd Oddziału Miejskiego LL w Katowicach zorganizował 17-ty w bieżącym roku Kurs Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Na kurs zgłosiło się 65 kandydatów, nie tylko z Katowic, ale i z odległych okolic jak Miłkowa Mokrego, Mysłowic, Zabrza i Gliwic.

Uczestnicy kursu zaraz po pierwszym wykładzie zorganizowali zespół redakcyjny gazetki ściennej oraz sekcję popularyzacji lotnictwa w zakładach pracy i szkołach.

Trzeba stwierdzić, że zainteresowanie młodzieży lotnictwem stale wzrasta, czego dowodem może być chociażby fakt, że wszyscy absolwenci poprzedniego KWWL-u uczęszczają obecnie na kurs spadochronowy.

Z dużą pomocą w szkoleniu młodzieży przychodzi nam miejscowy Aeroklub LL, przydzielając najlepszych, najzdolniejszych pilotów jako wykładowców.

A. PĘDZIACH

POKAZ MODELI LATAJĄCYCH W LUBLIŃCU

Zarząd Okręgowy i Miejski LL w Katowicach zorganizował 14 września br. w Lublińcu pokazy modeli latających. W pokazach wzięło udział 10 najlepszych modelarzy powiatu katowickiego z 20-ma modelami szybowców bezogonowych i na uwięzi.

Mimo kapryśnej pogody i silnego wiatru pokazy miały przebieg sprawny i wzbudziły duże zainteresowanie miejscowej ludności, a zwłaszcza młodzieży. Największą popularnością cieszyły się starty modeli na uwięzi.

Należy przypuszczać, że udane pokazy modelarskie przyczynią się do podniesienia poziomu modelarstwa w Lublińcu i popularyzacji lotnictwa wśród tamtejszego społeczeństwa.

ANDRZEJ KAPITAN
Katowice



Przygotowanie do skoku z wieży spadochronowej w Katowicach w dniu jej otwarcia.

SPROSTOWANIE

W nrze 38 SiM-u zamieściliśmy notatkę o przelocie Romana Zydorczaka na trasie Sława k/Leszna — Podhorce — 525 km. Okazało się jednak, że jest to wiadomość błędna, którą poniżej prostujemy:

Przelot wykonał nie Roman, a Henryk Zydorczak i nie na trasie Sława k/Leszna — Podhorce, a Strzyżewice k/Leszna — Podhorce. Długość trasy przelotu wynosiła 528 km.

(red.)

KRÓTKIE ODPOWIEDZI

Kol. **Józef Gwiozdzik** z Katowic. Pokazy lotnicze nie odbyły się z przyczyn niezależnych od ZOLL.

Kol. **Krystyna Zając** z Katowic. Dziękujemy za miły list. Prosimy o wiadomości z modelarni i kursu spadochronowego.

Kol. kol. **Edmund Głowacki** ze Środy Wlkp. i **S. Suszczyński** z Warszawy. Komplety SiM-ów do roku 1950 włącznie są już wyczerpane. Jedynie rocznik 1951 możecie zamówić w Sekcji Propagandy ZGLL (Warszawa, ul. Ogrodowa 65). Cena — 31 zł 20 gr.

Kol. **Bronisława Felstan** z Wejherowa. Planów modeli nie mamy.



„SZYBOWNIKÓW"

CZYTA SIĘ

JEDNYM TCHEM

Drukowana na łamach SIM-u powieść Tadeusza Rejniaka pt. „Szybownicy" wzbudziła wielkie zainteresowanie wśród czytelników. Dowodem tego są ich wypowiedzi napływające do redakcji. Oto ciekawsze fragmenty niektórych listów:

„Po przeczytaniu ostatniej części „Szybowników" — pisze kol. **Julian Gościcki** z Płocka — nie nasunęło mi się na myśl słowo „nareszcie" (jak przypuszczał autor), lecz wręcz odwrotnie — „szkoda". To słowo ciśnie się na usta po przeczytaniu dobrej, ciekawej książki. Do tych właśnie należy zaliczyć „Szybowników". Wzbudziła ona we mnie jeszcze większe zainteresowanie dziedziną szybownictwa. Ponadto powieść ta nie jest pozbawiona aspektów wychowawczych. Na przykład opis czynu Marka, z którego wypływa pierwszy wniosek, mianowicie: użytkowanie dobra społecznego dla celów osobistych jest karygodne. Na podstawie dalszej treści należy wysunąć następny wniosek: wśród szybowników trzeba przeprowadzić akcję uświadamiającą o szkodliwej działalności kułaka w państwie budującym socjalizm.

Z powieści tej dowiadujemy się jeszcze, że wśród szybowników istnieje sprawiedliwy sąd koleżeński, którego decyzję w stosunku do Marka całkowicie popieram.

Są to moje krótkie spostrzeżenia na temat „Szybowników".

Kol. **Stanisław Skwarzyński** z Krzeczonowa pisze w swym liście: „Powieść „Szybownicy" nie tylko mnie, ale i wielu spośród moich kolegów, bardzo się podobała. Czytaliśmy ją z wielkim zainteresowaniem. Przeczytawszy jednak ostatni jej odcinek, czuliśmy wielki żal do autora, że się tak szybko skończyła. Takie uczucie powstaje tylko po przeczytaniu naprawdę dobrej książki. Jestem przekonany, że po przeczytaniu „Szybowników" — poznaniu życia pilotów, ich hartu ducha i silnej woli, jak na przykład Walka Sikory, gdy osiągał wysokość 10 000 metrów, wśród wielu czytelników wzbudziła się chęć i mocne postanowienie zostania pilotami.

„Powieść „Szybownicy" czytałem w SiM-ie — pisze kol. **Leon Wierszuła** z Międzychodu — a także i w wydaniu książkowym. Czytając w odcinkach, często nie mogłem doczekać się następnego numeru. Muszę przyznać, że z chwilą rozpoczęcia druku powieści, cały SiM czytałem z większym zainteresowaniem niż kiedykolwiek.

Moim zdaniem jest to piękna i bardzo zajmująca książka. Uczy zespołowego życia, wskazuje jak powinien postępować prawdziwy ZMP-owiec i dobry kolega. W niejednym czytelniku powieść ta pogłębiła i utrwaliła miłość do lotnictwa".

„Zabierając głos w dyskusji na temat powieści „Szybownicy" — pisze kol. **H. Łassa** z Wrocławia — pragnę wyrazić autorowi uznanie za tak ciekawie opracowaną książkę. Chciałbym tylko dowiedzieć się jeszcze o dalszych losach Marka i życzyć SiM-owi, aby na jego łamach znalazło się więcej takich ciekawych powieści".

Wypowiedzi na temat „Szybowników" napłynęło już do redakcji bardzo dużo. Nie sposób jednak wszystkich zamieścić. Ograniczyliśmy się więc do kilku wypowiedzi, pragnąc pobudzić szersze rzesze Czytelników do zabrania głosu w dyskusji.

W JAKI SPOSÓB DOSTAĆ SIĘ DO OSL?

Oto pytanie, które niepokoi jeszcze wielu naszych Czytelników. W tej sprawie nadesłali listy kol. kol. **Tadeusz Pielichowski** z Brwinowa, **Jerzy Odyniec** z Gdańska, **Stanisław Dąbrowski** z Gąbina, **Władysław Żółtowski** z Gliwic, **Stefan Mularczyk** z Chrzanowa, **Ryszard Zawadko** z Sędziszowa, **Michał Storczyński** z Sanoka, **Romuald Wypych** z Garwolina, **Zdzisław Rybak** z Płocka, **Józef Kądzielski** z Pszczyny, **Stanisław Gołębiowski** z Tłuszcza oraz **Wojciech Styczko** z Opatowa.

Koledzy! Mamy dla Was niezbyt pocieszającą wiadomość. Otóż przyjęcia do Oficerskich Szkół Lotniczych w roku bieżącym zostały zakończone z dniem 1 października. Musicie poczekać do przyszłego roku. Ponieważ niektórzy z Was są jeszcze za młodzi lub nie posiadają odpowiedniego wykształcenia, podajemy dla orientacji, że kandydaci do OSL muszą odpowiadać następującym warunkom: wiek od 18 do 23 lat i wykształcenie 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej szkoły zawodowej.

CHCĘ BYĆ KONSTRUKTOREM LOTNICZYM

„Czy istnieją szkoły średnie przygotowujące młodzież do pracy w dziedzinie konstrukcji lotniczych?" Czy ukończenie szkoły korespondencyjnej stopnia licealnego jest równoznaczne z ukończeniem XI klasy szkoły ogólnokształcącej?" Takie pytania postawił nam kol. **Adolf Łydka** z Sosnowca. W podobnej sprawie listy nadesłali również kol. kol. **Marian Wyszomirski** z Łodzi, **Jan Kruk** z Pęzina, **Adam Makowski** z Bielska, **Tadeusz Krysiński** z Wałbrzycha, **Edmund Jędryczko** z Bytomia oraz **Rafał Tarczyński** z Katowic.

Konstruktorem lotniczym można zostać jedynie po ukończeniu Wydziału Lotniczego Politechniki Warszawskiej lub Wrocławskiej. Jednym z warunków przyjęcia na Politechnikę jest ukończenie XI klas szkoły ogólnokształcącej. Ponieważ żaden z Was nie osiągnął jeszcze wymaganego wykształcenia, nie macie w chwili obecnej możliwości dostania się na Politechnikę. Dopiero po uzyskaniu świadectwa dojrzałości będziecie mogli rozpocząć starania. Zaznaczamy przy tym, że wykształcenie ogólne stopnia licealnego, zdobyte drogą korespondencyjną, jest równoznaczne z ukończeniem XI klas.

LEKARZ LOTNICZY ODPOWIADA

Kol. **Lech Kotarski** z Gdańska. Przewlekły katar nosa można wyleczyć. Zwróćcie się do specjalisty chorób nosa, gardła i uszu. Przed wyleczeniem jednak nie możecie liczyć na pozytywne orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej.

Kol. **Wiesław Przybyłko** — Skarżysko Kamienna. Błędy w ocenie odległości powstają najczęściej na skutek obszernej ostrości wzroku jednego oka lub zeza, nawet ukrytego. Jeżeli u Was wady te nie mają miejsca, możliwe jest, że błędy popełniliście na skutek przemęczenia całonocną podróżą. Badanie w GOBLL powinniście powtórzyć. Jeśli wynik będzie bez zmian, musicie zrezygnować z latania.

Kol.kol. **Kazimierz Palczyński** z Nierozdowic i **Józef Krzemionka** z Łodzi. Ostrości wzroku środkami leczniczymi poprawić nie można. Do tego służą okulary (szkła korekcyjne). Występująca u Was krótkowzroczność powyżej 0,5 D czyni Was niezdolnymi do szkolenia lotniczego. Używanie okularów nie poprawia wzroku, lecz zapobiega jego dalszemu pogarszaniu się.

Kol. **Tadeusz Kosiński** z Ocieki. Zez ukryty jest powodem braku dwuocznego widzenia i złej oceny odległości. Dlatego też z tą wadą nie możecie być przyjęci do lotnictwa.

Kol. **Julian Jackowski** ze Starachowic. Ostrość wzroku każdego oka może wynosić 0,8. Przy obuocznej ostrości, minimum 1,0 bez szkieł. W wypadku podanym przez Was — 0,8 wynosiła z pewnością obuoczna ostrość wzroku.

Kol. **Marian Jasiński** — Wielka Wieś. Ostrość wzroku 1/3 (0,3—0,4) dyskwalifikuje kandydata na szkolenie lotnicze.

Kol. **Bogusław Tymoszuk** — Kamień Pomorski. Radzimy zwrócić się do lekarza domowego. Z opisu Waszego wynika, że cierpicie na jakieś schorzenie ogólne. Po wyleczeniu będziecie mogli starać się o przyjęcie Was na szkolenie lotnicze.

Kol. **Zygmunt Paszkowski** z Rawicza. Brak paliczka wskazującego i kciuka uważa się za brak całych palców. Na szkolenie lotnicze przyjęci być nie możecie.

Kol. **Kazimierz Pogorzelski** z Warszawy i **Regina Opermanówna** z Gdańska. Nadmierna praca płuc, występująca w czasie lotów na pewnej wysokości, wpływa ujemnie nawet na wygojone stany gruźlicze i powoduje czasem odnowienie się stanu czynnego. A zatem nie radzimy Wam latać. Powinniście zainteresowania swe zwrócić w kierunku zagadnień techniki lotniczej. Na przykład możecie zostać inżynierem, na którym to stanowisku będzie równie pożytecznymi dla lotnictwa.

Kol. **L.B.** z Goleniowa. Zatrzymanie jądra w kanale pachwinowym może powodować dolegliwości, szczególnie przy używaniu pasów do przymocowania się w siedzeniu pilota lub pasów spadochronu. W tym wypadku jądro byłoby uciśnięte. Nagły silny ból może spowodować utratę przytomności. Ze względu na to na szkolenie lotnicze pójść nie możecie.

Kol. **Krystyna C.** z Poznania. Stopa płaska dyskwalifikuje w zupełności skoczka spadochronowego. Stopa płaska bez zmian w stawach dopuszczalna jest u pilota silnikowego i szybowcowego.

Kol. **Stanisław Skwarzyński** z Krzeczonowa. Chore zęby należy leczyć, a pieńki jak najszybciej usunąć, gdyż mogą być powodem choroby serca. Braki w uzębieniu można uzupełnić sztucznie i wtedy nie stanowią przeszkody w przyjęciu do lotnictwa. Z wadą serca pilotem być nie można.

Kol. **Józef Leśniewicz** z Łodzi. Powiększenie tarczycy nawet bez objawów nad i niedoczynności czyni kandydata niezdolnym do lotnictwa.

Kol. **Ludwik Nieszporek** z Zankowic. Skrzywienia kręgosłupa w stopniu nieznacznym na tle przebytej w dzieciństwie krzywicy nie mają większego znaczenia w pracy pilota. Mają natomiast znaczenie w pracy nawigatora, wymagającej więcej ruchu.

Niezrozumiała mowa dyskwalifikuje kandydata do lotnictwa. Ponieważ z Waszego listu nie można się zorientować o co Wam chodzi, nie jesteśmy w stanie udzielić wyczerpującej odpowiedzi. W celu uzyskania konkretnych wyników radzimy zwrócić się do poradni lekarskiej.

T. J.

Bohdan Arct

ZUCHWAŁY START

13. Nadchodzi wreszcie dzień, gdy Kozik dochodzi do zdrowia i obaj przyjaciele postanawiają próbować powrotu.

Dowiadują się oni, że około dziesięciu kilometrów od miejsca postoju oddziału znajduje się hitlerowskie lotnisko, a na nim kilkanaście Me-109. Lotnisko jest strzeżone, w pobliskiej wsi kwaterują oddziały Luftwaffe, zaś we dworze przy wsi znajduje się ich dowództwo. Gdyby można było w jakiś sposób zdobyć we wsi mundury hitlerowców, przedostanie się na lotnisko byłoby łatwiejsze.

14. Postanowienie zapada. Zawada i Kozik nakładają na siebie chłopskie ubrania, Kozik zarzuca na plecy worek z kartoflami, do worka jeden z Alowców wkłada mu jakiś przedmiot.

Zostają wyprowadzeni z lasu, ich przewodnik pokazuje im lotnisko. Umówiwszy się, że następnego dnia dokładnie o godzinie szóstej oddział „Karnego" wykona pozorowany atak na lotnisko, by odciągnąć uwagę Niemców w czasie gdy Zawada z Kozikiem będą wykradać samolot, lotnicy żegnają się z Alowcem.

15. Leżą w kępie krzaków i nie mogą doczekać się właściwej pory.

— Wiesz, Stachu — mówi Kozik — trochę mi głupio. Licho wie, jak to wszystko się skończy.

Nad głowami ich przelatują Me-109, na lotnisku panuje ruch. Wreszcie nadchodzi właściwa pora, Zawada z Kozikiem wstają i nie kryjąc się już więcej idą do wsi.

16. Zawada mówi płynnie po niemiecku i nie obawia się ewentualnej rozmowy z hitlerowcami, Kozik, który zna jedynie kilka wyrazów, postanawia udawać jąkałę.

Z ogromnym napięciem nerwów mijają żołnierza na rowerze, później przesuwają się koło grupki innych żołnierzy, którzy nie zwracają na nich najmniejszej uwagi i wreszcie wchodzą pomiędzy zabudowania wsi.

— Patrz, Stachu — szepce Kozik. — Ci dwaj w sam raz dla nas.

Na drodze naprzeciw nich ukazuje się dwóch niemieckich żołnierzy. Właśnie tym dwóm trzeba zabrać mundury.

17. Już na pierwszy rzut oka widać, że żołnierze są napół pijani.

Hitlerowcy mijają polskich lotników chwiejnym krokiem i skręcają do zagrody na skraju wsi. Po błyskawicznym namyśle Zawada z Kozikiem idą za nimi.

18. Dwaj „wieśniacy" stają w progu izby, w której żołnierze kwaterują. Zawada tłumaczy, że poszukuje swego ojca, który zamieszkiwał we wsi przed zajęciem jej przez wojsko niemieckie. Żołnierze są tak pijani, że nie zwracają na niego zbytniej uwagi, siedzą przy stole i raczą się wódką.

Zawada przysłuchuje się ich rozmowie i orientuje się, że żołnierze zostali właśnie dzisiejszego dnia przysłani na lotnisko, że dopiero co otrzymali kwaterę i że za pół godziny mają meldować się w dowództwie. Jest to okoliczność bardzo pomyślna, żołnierzy nikt na lotnisku nie zna.

19. Kozik wyciąga z worka butelkę samogonu, ofiarowanego mu przed opuszczeniem oddziału i daje ją hitlerowcom. Po kilkunastu minutach żołnierze są już kompletnie pijani. Zdejmują z nich mundury, zrzucają swe ubrania i w krótkim czasie przemieniają się w kaprala Gerlera i szeregowca Szenke, takie bowiem nazwiska posiadają, według znalezionych przez Zawadę dokumentów, nieprzytomni żołnierze.

Pierwszy krok jest zrobiony, polscy lotnicy posiadają mundury.

20. Prawdziwi Gerler i Szenke zostają ukryci w małej komórce przytykającej do izby.

W tym momencie przed chałupą pokazuje się sierżant Luftwaffe. Przyszedł, by skierować nowoprzybyłych podwładnych do kuchni w dowództwie, mieszczącym się we dworze.

21. Nie mając innego wyjścia Zawada i Kozik udają się wraz z sierżantem do kuchni. Zawada pomaga przygotowywać kolację dla oficerów jednostki, zaś Kozik udający półgłówka i jąkałę, musi w pocie czoła skrobać kartofle.

Korzystając z chwilowej nieobecności kucharza Kozik poczyna myszkować po kuchni, zaglądać do wszystkich szaf i schowków, zaś Zawada nachyla się ze złością nad stojącymi na piecu garnkami.

22. W pewnym momencie Kozik wydaje okrzyk radości i pokazuje koledze dużą butelkę. W butelce jest olej rycynowy i Kozik, mszcząc się za skrobanie kartofli, wlewa go do sosu pieczeni cielęcej.

— Niech im pójdzie na zdrowie — śmieje się Kozik.

Do kuchni wraca kucharz i obrzuciwszy podejrzliwym spojrzeniem swych pomocników rozkazuje im zanieść kolację do jadalni oficerskiej. Zawada bierze tacę z wazą pełną zupy, Kozik idzie przed nim i otwiera drzwi.

Po przejściu korytarza wchodzą do jadalni. Tęgi kapitan Welke rozpoczyna ich badać, chcąc dowiedzieć się, skąd przybywają. Zawada odpowiada gładko, ale zapytany o coś Kozik, nie rozumie ani słowa. Kapitan czerwienieje z gniewu.

— On trochę przygłupi, panie kapitanie — wyjaśnia zniżonym głosem Zawada.

24. Kapitan zostawia ich w spokoju i siada przy stole, zaś Zawada, rozejrzawszy się dyskretnie, dostrzega na stoliku pod oknem rozłożoną mapę. Wychodząc z jadalni udaje potknięcie się i wypuszcza tacę na ziemię. Schylając się rzuca okiem na mapę. Przedstawia ona odcinek terenu, na którym się znajdują, naniesione na nią są jakieś znaki, które, według domysłów Zawady, przedstawiają pozycje i ugrupowania wojsk niemieckich w pasie przyfrontowym. Mapa może być cenna i dla zdobycia jej warto wiele ryzykować.

(c.d.n.)

Rysunki autora



13 14 15 16



17 18 19 20



21 22 23 24

TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ . WYDAWCA: P.P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ OPRACOWANIE GRAFICZNE BOLESŁAW PENCIAK

Warunki prenumeraty: miesięcznie zł 2,40, kwartalnie zł 7,20, półrocznie zł 14,40, rocznie zł 28,80.

Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73691; 37665. Wewnętrzny 8

Zakł. Graf. i Wydaw. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4184. 3-B-23691.